



**NRF-autosport.nl**

**Sjabloon voor Reglementen  
van NRF Regelmatigheidsritten**

Versie 4.1.1 – april 2024

# Inhoudsopgave

1.	ORGANISATORISCHE ASPECTEN .....	4
1.1.	Omschrijving van het evenement .....	4
1.2.	Organisatie .....	5
1.3.	Locaties .....	5
1.4.	Belangrijke data.....	5
1.5.	Inschrijven en deelnamevoorwaarden.....	6
1.6.	Verzekering .....	7
1.7.	Eisen aan de auto .....	8
1.8.	Verloop van het evenement.....	9
1.9.	Vragen na afloop & neutralisaties.....	10
1.10.	Klassement & prijzen.....	11
1.11.	Samenvatting straffen organisatorische aspecten.....	12
2.	TECHNISCHE ASPECTEN .....	13
2.1.	Routeboek .....	13
2.2.	Controlekaarten .....	13
2.3.	Routecontroles (RC's).....	14
2.4.	Tijdcontroles (TC's).....	15
2.5.	Regelmatigheidsproef (RP).....	17
2.6.	Behendigheidsproef/Test.....	17
2.7.	Routeonderbrekingen .....	18
2.8.	Routepijlen .....	18
2.9.	Snelheidscontroles .....	19
2.10.	Quietzones .....	19
2.11.	Samenvatting straffen technische aspecten .....	20
2.12.	Voorbeelden routemateriaal.....	20
3.	ROUTEBEPALINGEN .....	21
3.1.	Algemene Kaartleesbepalingen.....	21
3.2.	Herstelopdrachten bij controles .....	24
3.3.	Systeembeschrijvingen.....	25
	Bijlage A – Vrijwaringverklaring.....	30
	Bijlage B – Calamiteitenprocedure .....	31
	Bijlage C – Legenda .....	32

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v4.1.1

Ten opzichte van de standaardtekst van het Sjabloon gewijzigde tekstdelen zijn in **rood** in het Reglement opgenomen. Als de kopregel van een (sub)artikel in **vet rood** vermeld is, dan betreft het een toegevoegd, nieuw (sub)artikel of is een belangrijk deel van het (sub)artikel gewijzigd ten opzichte van de standaardtekst. In een (sub)artikel met een vetrode kopregel hoeft de nieuwe/gewijzigde tekst niet in het rood opgenomen te zijn.

Het Reglement inclusief wijzigingen ten opzichte van de standaardtekst is door de NRF Reglementscommissie KL goedgekeurd op **<datum goedkeuring>** onder nummer **<nummer goedkeuring>**. Na goedkeuring worden geen wijzigingen meer aangebracht in het Reglement. Eventuele aanvullingen en wijzigingen worden dan bekendgemaakt door middel van bulletins.

**ORGANISATOR, BIJ INVULLING VAN HET SJABLOON: DEZE EN ONDERSTAANDE TEKST (tot de volgende grijs gearceerde regel) OP DEZE BLADZIJDE VERWIJDEREN**

**Betekenis arceringen:**

**xxxxx** keuzes die organisatoren moeten maken bij de invulling van het Sjabloon voor hun evenement  
**xxxxx** uitlegtekst die organisatoren moeten weghalen bij de invulling van het Sjabloon

Als in een **blauw** of **grijs** gearceerd tekstdeel **rode** tekst voorkomt en je besluit als organisator die tekst in het Reglement van je evenement op te nemen, dan moet dat ook in het **rood** gebeuren.

Een door invulling van het Sjabloon (gewone versie) samengesteld Reglement kent geen arceringen meer.

# 1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

## 1.1. Omschrijving van het evenement

De <naam van de organisatie> organiseert op <datum(s)> de <naam van het evenement>, die wordt verreden in <wedstrijdgebied (bijvoorbeeld Noordoost-Nederland, de provincie Gelderland of de gemeente Hollands Kroon)>. De route is ca. <xxx> km lang < en telt mee voor het kampioenschap NRF Klassiek OF NRF Kaartlezen >.

(Bij een niet voor één van deze kampioenschappen meetellend evenement bovenstaand zinsdeel schrappen.)

### 1.1.1. Algemeen

De <naam van het evenement> is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van <kaartlees- en/of bol-pijlopdrachten> en niet de snelheid, maar het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles het klassement bepaalt. Er kan worden ingeschreven in verschillende klassen, die zich onderscheiden in de wijze waarop de informatie wordt verstrekt, de moeilijkheidsgraad van de opdrachten en de te rijden gemiddelde snelheid.

De te rijden gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 36 km/u. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingroutes over snelwegen).

### 1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De organisator is toestemming/ontheffing verleend door de verantwoordelijke bestuursseenheden om het evenement te laten plaatsvinden op de wedstrijddag(en).

De originele ontheffingen, verklaringen van geen bezwaar en/of evenementmeldingen zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdiensten naar de wedstrijdleider verwijzen.

### 1.1.3. Definities

Evenement	regelmatigheidsrit;
Organisator	bij NRF aangesloten organisatie van het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Etappe	route van een TC UIT naar een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende TC's (of anders als begin en eind aangegeven punten);
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon;
Klassieker	personenauto van tenminste 30 jaar oud.

### 1.1.4. Overkoepelend orgaan

De organisator is lid van de Nederlandse Rittensport Federatie en daarom wordt de <naam van het evenement> georganiseerd onder auspiciën van de NRF. Dit betekent dat de meest recente versie van "Het nieuwe NRF kaartleesreglement - Toelichting voor uitzetters en organisatoren" van toepassing is op dit evenement. Laatstgenoemd document bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het document downloaden van [www.nrf-autosport.nl](http://www.nrf-autosport.nl).

De <naam van het evenement> wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedaateerde en genummerde bulletins bekendgemaakt worden. Bulletins maken integraal deel uit van dit reglement en worden opgehangen op de officiële publicatieborden en/of uitgereikt/verzonden aan alle deelnemers waarvoor ze bestemd zijn.

### 1.1.5. Onvoorzien

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleider.

## 1.2. Organisatie

### 1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Naam	<naam wedstrijdsecretaris>
E-mailadres	<e-mailadres wedstrijdsecretaris>
Telefoon	<telefoonnummer wedstrijdsecretaris>

### 1.2.2. Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	<naam voorzitter organisatiecomité>	
Leden organisatiecomité	<naam lid1>, <naam lid2>, enz.	
Uitzetter(s)	<naam/namen uitzetter(s)>	
Narijder(s)	<naam/namen narijder(s)>	
Wedstrijdleader	<naam wedstrijdleader>	Telefoon: <telefoonnummer wedstrijdleader>
Hoofd Calamiteitenteam	<naam calamiteitenhfd>	Telefoon: <telefoonnummer calamiteitenhfd>
Contactpersoon deelnemers	<naam contactpersoon>	Telefoon: <telefoonnummer contactpersoon>
Serviceteam	<naam serviceteam>	Telefoon: <telefoonnummer serviceteam>

(Wanneer de organisator geen serviceteam heeft hierboven bij <Naam serviceteam> 'geen' invullen.)

## 1.3. Locaties

### 1.3.1. Startlocatie

Naam	<naam startlocatie>
Adres	<adres startlocatie (straatnaam + huisnummer, postcode + plaatsnaam)>
Telefoon	<telefoonnummer startlocatie>
Starttijd eerste equipe	<starttijd eerste equipe>

### 1.3.2. Finishlocatie

Naam	<naam finishlocatie>
Adres	<adres finishlocatie (straatnaam + huisnummer, postcode + plaatsnaam)>
Telefoon	<telefoonnummer finishlocatie>
Finishtijd eerste equipe	<finishtijd eerste equipe>
Publicatie uitslag	<publicatietijd (dag- en/of einduitslag)>
Prijsuitreiking	<gepland tijdstip prijsuitreiking>
Publicatie uitslag op website	<geplande datum publicatie einduitslag op website>

(Wanneer start- en finishlocatie hetzelfde zijn, dan kunnen bovenstaande subartikelen samengevoegd worden. Eventueel kan ook de lunchlocatie toegevoegd worden.)

## 1.4. Belangrijke data

Opening inschrijving	<datum (en eventueel tijdstip) opening inschrijving>
Sluiting inschrijving	uiterlijk <datum sluiting inschrijving>
Publicatie reglement	<datum publicatie van dit Reglement op de website van de organisator>
Acceptatiebericht	<datum waarop de organisatie de acceptatiebrief naar deelnemers mailt>
Documentencontrole/ Inschrijftafel	<openings- en eindtijdstip documentencontrole/inschrijftafel>

## 1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf <datum opening inschrijving> uitsluitend digitaal via <website van de organisatie/het evenement>. De inschrijving sluit op <datum sluiting inschrijving> of zodra het maximale aantal van <maximum aantal equipes dat zich kan inschrijven> equipes is bereikt.

<Bij de <naam van het evenement> worden <alleen klassiekers **OF** klassiekers en bepaalde categorieën moderne personenauto's> tot de start toegelaten.>

(Bovenstaande alinea kan weggelaten worden bij kaartleesritten waarbij geen eisen gesteld worden aan het bouwjaar van de auto. Als bij ritten voor klassiekers ook (bepaalde categorieën) moderne personenauto's (minder dan 30 jaar oud) tot de start worden toegelaten, geef dat dan in bovenstaande alinea aan. Denk eraan daarbij te vermelden dat voor deze equipes geldt dat art. 1.7.7 voor hen niet van toepassing is en er voor hen aparte klassementen (géén aparte klassen!) gemaakt worden.)

<Alleen deelnemers die in een klassieker met een bouwjaar van vóór 1991 deelnemen kunnen punten vergaren voor het NK Historische Rally's, georganiseerd door de DHRC.>

(Bovenstaande alinea weglaten als het evenement niet meetelt voor het NK Historische Rally's van de DHRC.)

(Als het om een korte rit gaat waarbij geen voorinschrijving vereist is, maar men zich op de wedstrijddag bij de inschrijftafel kan melden voor een inschrijfformulier, dan bovenstaande tekst daaraan aanpassen. **NB:** Loop artikel 1 helemaal door, verschillende (delen van) subartikelen zijn niet nodig bij inschrijving op de wedstrijddag.)

### 1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à <inschrijfgeld> is bijgeschreven op de bankrekening van de <naam van de organisatie>.

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk <datum sluiting inschrijving> te zijn voldaan op bankrekeningnummer <IBAN van de organisatie> van <naam van de organisatie>, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

(Indien u met meer betalingstermijnen en/of verschillende inschrijfgelden werkt (denk ook aan zakelijke inschrijvingen), deze gegevens zelf inbrengen in dit artikel.)

### 1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in drie klassen:

1. de <hoogste>klasse voor zeer ervaren deelnemers (vaak aangeduid als A-, Expert-, Master- of Sterklasse);
2. de <middelste>klasse voor deelnemers met ervaring (vaak aangeduid als B-, Sporting- of Sportklasse);
3. de <laagste>klasse voor deelnemers met weinig ervaring (vaak aangeduid als C-, Touring-, Tour- of Toerklasse).

De organisatie behoudt zich het recht voor om al te bescheiden equipes in een hogere klasse te plaatsen, dan wel te optimistische equipes te adviseren in een lagere klasse uit te komen. Als de ingeschreven equipe het niet met de beslissing in een hogere klasse mee te doen eens is, dan kunnen zij de inschrijving annuleren, waarbij ze het volledige inschrijfgeld terugkrijgen.

### 1.5.3. Weigering

De organisatie behoudt zich het recht voor de inschrijving van één of beide leden van een equipe (met opgaaf van de reden) te weigeren. In een dergelijk geval zal het volledige inschrijfgeld worden terugbetaald.

### 1.5.4. Inschrijving teams

De inschrijving van een team kost <€ xx **OF** niets>. Inschrijving van teams kan <via de website **OF** op de startlocatie vóór de eerste equipe van start gaat>. Een team bestaat uit tenminste drie en maximaal vijf equipes, die <bij een rit bedoeld voor klassiekers, maar waaraan ook moderne personenauto's mogen meedoen: allen in een klassieker deelnemen en> niet in dezelfde klasse hoeven uit te komen. Een equipe kan slechts van één team deel uitmaken.

(Als geen teams ingeschreven kunnen worden, vervang bovenstaande alinea dan door "Niet van toepassing.")

### 1.5.5. Wijzigen inschrijving

De equipe mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto vervangen door een andere auto tot uiterlijk één uur voor de start van de eerste deelnemer, mits deze auto voldoet aan de deelnamevoorwaarden. Het wisselen van auto tijdens

de rit is niet toegestaan. Overtreding van deze regel leidt tot uitsluiting. De bestuurder dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs en de minimale leeftijd te hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt. Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rit onderling te wisselen, mits beide leden van de equipe in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en beiden de minimale leeftijd hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt.

### **1.5.6. Annulering door de deelnemer**

Annulering van een inschrijving is alleen mogelijk door middel van een e-mail aan het wedstrijdsecretariaat en is alleen geldig wanneer het wedstrijdsecretariaat daarvan per e-mail een bevestiging heeft verstuurd. Het al dan niet restitueren van inschrijfgeld is afhankelijk van het moment van annuleren. De details kan men terugvinden in de deelnamevoorwaarden op de website van de organisator/het evenement.

### **1.5.7. Annulering door de organisatie**

De organisatie zal een deel van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers, indien het evenement door overmacht niet doorgaat. De hoogte van het bedrag dat wordt terugbetaald hangt af van de gemaakte kosten.

Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het intrekken van verleende ontheffingen of andere door de overheid opgelegde maatregelen waardoor het evenement geen doorgang kan vinden.

### **1.5.8. Acceptatiebericht**

Rond <datum waarop de organisatie de acceptatiebrief naar deelnemers mailt> ontvangen alle deelnemende equipes een definitieve bevestiging van deelname, inclusief startnummer en –tijd< en de te ondertekenen en naar de Documentencontrole/Inschrijftafel mee te nemen Vrijwaringverklaring **OF**. De Vrijwaringverklaring dient bij de Documentencontrole/Inschrijftafel door beide equipeleden ondertekend te worden>.

## **1.6. Verzekering**

### **1.6.1. Verzekering van de deelnemer**

Deelnemers moeten voor hun auto in het bezit zijn van een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM). Deze verzekering dient tijdens het evenement aan de specifieke bestuurder(s) dekking te geven. De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen dat de bestuurder(s) de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt. De polis dient tevens dekking te bieden bij deelname aan regelmatigheidsritten en (indien van toepassing) rijvaardigheidstesten op afgesloten terrein. Tevens wordt de eigenaar van de auto geadviseerd een (schade- en ongevallen-)verzekering inzettenden af te sluiten (voor de landen waarin ritten gereden worden) om de bestuurder en de navigator goed te verzekeren.

Het is de eigen verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto om dergelijke verzekeringen en/of uitbreidingen van de bestaande verzekering te arrangeren.

### **1.6.2. Verzekering van de organisator**

De organisator heeft een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade aan personen en/of goederen van derden en/of vrijwilligers en/of medewerkers en/of deelnemers afgesloten, en een secundaire WAM-verzekering. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de NRF ingekochte verzekeringspakketten.

De dekking van de secundaire WAM-verzekering gaat in bij de start van het wedstrijdgedeelte van het evenement en eindigt bij de finish van het wedstrijdgedeelte of op het moment dat de betreffende equipe niet meer deelneemt. Het eigen risico voor de eigenaar van de ingeschreven auto bedraagt bij een NRF-regelmatigheidsrit € 500.

In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto altijd prevaleren boven de secundaire WAM-verzekering.

### **1.6.3. Vrijwaringverklaring**

De leden van de ingeschreven equipe dienen voor aanvang van het evenement de op het evenement van toepassing zijnde vrijwaringverklaring (zie Bijlage A) te ondertekenen. Wordt de genoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de equipe niet tot de start toegelaten.

## **1.7. Eisen aan de auto**

### **1.7.1. Wettelijke eisen**

De aan het evenement deelnemende auto's dienen te voldoen aan de wettelijke eisen die aan auto's gesteld worden in het land van registratie.

### **1.7.2. Aanvullende voorschriften**

Deelnemende auto's mogen nimmer over een overdadig geluidsniveau beschikken. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

In elke deelnemende klassieker moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn én een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg geschikt voor vloeistofbranden. Een grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage en wanneer de organisator dat vereist (bijvoorbeeld op de parkeerplaats bij de startlocatie).

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

1. veiligheidsgordels (uitgezonderd, maar aanbevolen, voor deelnemende auto's die gebouwd zijn voor 1971);
2. een gevarendriehoek;
3. een verbanddoos;
4. twee veiligheidshesjes;
5. een sleepkabel.

### **1.7.3. Reclame**

De organisatie kan de deelnemers verplichten reclamestickers aan te brengen op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze reclame in delen aan te brengen op de auto. Uitzondering op deze regel is alleen mogelijk na overleg met en goedkeuring van de organisatie voorafgaand aan de start. Bij het ontbreken van enig deel van de reclame en/of het wedstrijdnummer wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

Reclame op een auto, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen exact overeenstemmen met de originele uiting.

### **1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers**

De deelnemers kunnen rallyschilden uitgereikt krijgen, die aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd moeten worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. Daarbij of in plaats daarvan kan een startnummersticker uitgereikt worden, die rechtsboven aan de binnenzijde van de voorruit van de auto bevestigd moet worden. Reclamestickers, rallyschilden en startnummersticker dienen tijdens het gehele evenement op/in de auto aanwezig te zijn.

### **1.7.5. Extra brandstof**

Het meevoeren van extra brandstof in deugdelijke jerrycans in de auto is toegestaan tot maximaal 10 liter in totaal. Uit veiligheidsoverwegingen mag deze extra brandstof zich NIET bevinden in de passagiersruimte van de auto.

### **1.7.6. Kompas, afstand-, tijd- en snelheidsmeters**

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor het bepalen van de richting en/of het meten van afstand, snelheid of tijd (al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten) zijn toegestaan. Deze apparatuur mag zowel mechanisch als elektronisch als gps-gestuurd zijn.

### **1.7.7. Communicatie- en navigatieapparatuur**

Het gebruik van vaste of mobiele navigatieapparatuur door deelnemers in klassiekers is niet toegestaan. Tijdens de wedstrijd mag deze apparatuur (denk aan mobiele telefoons, smart watches, tablets, laptops, navigatiesystemen) niet in de passagiersruimte aanwezig zijn. Mobiele telefoons mogen wel gebruikt worden bij:

1. calamiteiten (zie bijlage B);
2. het (verplicht) gebruik van een app voor registratie van controles en/of aansturing van een rekenprogramma;
3. het invoeren van hulp van het serviceteam van de organisator;
4. het melden van opgave bij de organisator.



Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van bovengenoemde apparatuur in de passagiersruimte van de auto en het ingeschakeld zijn van navigatieapparatuur. Bij de eerste constatering van het gebruik van navigatieapparatuur zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

(Artikel 1.7.7 is alleen van toepassing op klassiekers bij voor hen bedoelde regelmatigheidsritten; bij andere evenementen kan dit artikel weggelaten worden.)

## **1.8. Verloop van het evenement**

### **1.8.1. Tijdschema**

Het tijdschema van het evenement is zodanig opgesteld, dat deelnemers onder normale omstandigheden de opgelegde opdrachten binnen de gegeven tijd kunnen uitvoeren. Als het tijdschema door onvoorziene omstandigheden (bijv. weersomstandigheden) niet gehandhaafd kan worden, dan zal de organisator tijdig adequate aanpassingen laten plaatsvinden. De organisator zal deelnemers hiervan tijdig op de hoogte brengen, bijvoorbeeld door een bulletin of door een mededeling van officials onderweg.

### **1.8.2. Documentencontrole - Inschrijftafel**

Beide equipeleden dienen zich binnen het in art. 1.4 aangegeven tijdframe te melden bij de documentencontrole of inschrijftafel in de startlocatie om de vrijwaring af te handelen en het startpakket (met bijv. rallyschilden, portier/startnummers, enz.) in ontvangst te nemen.

(Als de organisator nog andere van belang zijnde controles wil uitvoeren of zaken wil uitreiken, voeg dat hier dan toe. Geef eventueel aan waaruit het startpakket precies bestaat en indien nodig bijv. waar op de auto de wedstrijdnummers aangebracht moeten worden.)

### **1.8.3. Startprocedure**

Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek. Per klasse zullen de equipes in volgorde van startnummer worden gestart. De equipes vertrekken met een interval van 1 minuut en dienen zich op hun starttijd bij de starttafel (TC UIT) te melden, waar het routeboek wordt uitgereikt.

### **1.8.4. Verkeersregels**

Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt te houden aan de verkeersregels die gelden in het land waarin zij zich bevinden. Deelnemers zijn verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat derden geen aanstoot hoeven te nemen aan passerende deelnemers.

Geconstateerde snelheidsovertredingen worden bestraft conform artikel 2.9. Andere overtredingen van verkeersregels worden bestraft met 90 strafpunten.

Politieagenten en/of officials van de organisatie die de overtreding hebben vastgesteld, kunnen de equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Indien ze de bestuurder niet op die plek aanhouden, kunnen ze de wedstrijdleiding om toepassing van de straf vragen.

### **1.8.5. Gedrag deelnemers**

Deelnemers dienen aanwijzingen en/of instructies van de officials op te volgen. Deelnemers dienen te allen tijde andere voertuigen, die willen passeren, ruimte te verlenen.

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder ook het verkennen van de route valt) van de deelnemers of van personen voor wie zij verantwoordelijk zijn wordt beoordeeld door de wedstrijdleiding, die straffen kan opleggen tot en met uitsluiting.

Buitensporige snelheidsovertredingen en herhaalde overtreding van verkeersregels worden gezien als het in diskrediet brengen van de rittensport en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

### **1.8.6. Milieu**

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start, bij rustpauzes en na de finish een deugdelijk zeil (of een lekbak) onder de auto verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachttijd) bij bemande controleposten dienen deelnemers zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor omwonenden.

Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of, indien aanwezig, in daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponeerd. Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, dan is de equipe verplicht dit direct aan de organisatie te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Geconstateerde schade wordt op de betrokken equipe verhaald. Overtreding van deze voorschriften kan leiden tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de equipe de kosten van reiniging, schade, enzovoorts te voldoen.

### 1.8.7.Schades

Deelnemers zijn verplicht onverhoopte schade die tijdens het evenement aan eigen of andermans auto en/of goed is toegebracht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk bij de TC IN van de betrokken etappe, aan de organisator te melden. Aan het niet melden van een schade kan een sanctie tot en met uitsluiting worden verbonden, een en ander ter beoordeling van de wedstrijdleiding.

### 1.8.8.Uitvallen

Indien een equipe uitvalt, dan wordt zij verzocht wedstrijdleader (<naam wedstrijdleader>, <telefoonnummer wedstrijdleader>) hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

### 1.8.9.Service

Onder service wordt verstaan het verlenen van vooraf georganiseerde assistentie door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van dit soort service is gedurende het gehele evenement niet toegestaan. Het is wel geoorloofd dat een gestrande auto <door het serviceteam van de organisatie of> door een collega-equipe naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.

Bij de eerste constatering van gebruikmaking van assistentie (buiten die van de organisatie) zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Indien de ingeschreven auto niet op eigen kracht de finish bereikt zal de equipe niet geklasseerd worden.

Bij technische problemen onderweg kan contact opgenomen worden met het serviceteam van <naam serviceteam>, telefoon <telefoonnummer serviceteam>. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontleen.

(Artikel 1.8.9 is alleen van toepassing op klassiekers bij voor hen bedoelde regelmatigheidsritten; bij andere evenementen kan dit artikel weggelaten worden. Als er geen serviceteam van de organisatie is, dan dienen de blauw gearceerde tekst van de voorlaatste alinea én de gehele laatste alinea weggelaten te worden.)

## 1.9. Vragen na afloop & neutralisaties

Na het sluiten van de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tegelijkertijd publiceert de organisatie de voorlopige moederkaart(en) op het publicatiebord op de finishlocatie.

### 1.9.1.Routetechnische vragen

Als een deelnemer het niet eens is met de uitleg of controlevermeldingen op de voorlopige moederkaart(en), dan kan de deelnemer daarover een zgn. routetechnische vraag stellen. Hiervoor zijn vragenformulieren beschikbaar. Deelnemers dienen het vragenformulier in te leveren bij de finishcontrole. Routetechnische vragen kunnen tot 30 minuten na het sluiten van de finish ingediend worden. Het sluitingstijdstip van de finish wordt (eventueel per klasse) bekendgemaakt op het publicatiebord.

De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen. De beantwoorde vragenformulieren worden opgehangen op het publicatiebord op de finishlocatie.

### 1.9.2.Neutralisaties

De wedstrijdleiding kan besluiten om controles te neutraliseren, zowel op basis van eigen waarneming als naar aanleiding van door deelnemers gestelde vragen. Wanneer één of meer controles geneutraliseerd worden, hetzij vóór doorkomst van de eerste deelnemers (van een klasse), hetzij na doorkomst van een aantal deelnemers (van een klasse), dan zal de wedstrijdleader als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) geannuleerd;

2. de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) vervallen verklaard.

Eventuele neutralisaties worden door de organisatie aangebracht in de voorlopige moederkaart(en) op het publicatiebord, die daarmee definitief wordt/worden.

### 1.9.3. Rekentechnische vragen

Na verwerking van de routetechnische vragen wordt de voorlopige uitslag gepubliceerd. Voor vragen over het berekenen van het aantal strafpunten en de klassering kunnen deelnemers tot 15 minuten na publicatie terecht. Na verwerking van deze vragen wordt de definitieve uitslag gepubliceerd.

### 1.9.4. Protesten

Tegen de antwoorden op route- of rekentechnische vragen en tegen neutralisaties kan geen protest ingediend worden. Het besluit van de wedstrijdleider is bindend en hiertegen staat geen beroep open.

## 1.10. Klassement & prijzen

### 1.10.1. Klassement, ex aequo

Het eindklassement per klasse wordt bepaald door de equipes van die klasse te rangschikken op volgorde van het aantal behaalde strafpunten. De equipe met het laagste aantal strafpunten in een klasse wordt tot winnaar van die klasse uitgeroepen, de equipe met het naast hogere aantal strafpunten tot tweede, enzovoorts.

Als twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten behaald hebben, dan zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de <ex-aequo controle **OF** regelmatigheidsproef> de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan <zal de equipe met het laagst aantal strafpunten in traject xxx (het naar de mening van de organisator zwaarste traject) het hoogst geklasseerd worden **OF** zal de equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden **OF** beslist het lot>.

De teamprestatie is de optelling van de eindklasseringen van de drie best geklasseerde equipes van het team. Het team met het laagste aantal punten is winnaar. In het geval dat twee of meer teams hetzelfde aantal punten hebben zal het team waarvan het strafpuntentotaal van de drie best geklasseerde equipes het laagst is de hoogste klassering krijgen.

(Als geen teams ingeschreven kunnen worden, laat bovenstaande alinea dan vervallen.)

### 1.10.2. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking. De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf <geplande datum publicatie einduitslag op website> worden gepubliceerd op <website van de organisatie/het evenement>.

### 1.10.3. Prijzen

(Neem onder deze kop het aantal (en indien gewenst het soort) prijzen per klassement op.)

## 1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringverklaring	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Ontbreken van uitgereikte verplichte reclame, rallyschilden en/of wedstrijdnummers bij de start	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de rittensport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	90 strafpunten per geval
Eerste constatering van gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	90 strafpunten
Tweede constatering van gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	uitsluiting
Weigeren van de controle op gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	uitsluiting
Eerste constatering van gebruik georganiseerde assistentie (niet vd org.)	90 strafpunten
Tweede constatering van gebruik georganiseerde assistentie (niet vd org.)	uitsluiting
Niet op eigen kracht de finish bereiken	Uitsluiting

(Straffen die niet op het evenement van toepassing zijn mogen uit bovenstaande tabel verwijderd worden.)

## 2. TECHNISCHE ASPECTEN

Bij dit evenement wordt door de organisatie gebruik gemaakt van <fysiek routemateriaal (routecontroleborden, stempelcontroles, bemande (tijd)controles, routepijlen e.d.), virtueel routemateriaal (dat onderweg in een app voor controleregistratie verschijnt) of een combinatie daarvan>.

(Indien een combinatie van fysiek en virtueel routemateriaal gebruikt wordt: **exact** aangeven welk materiaal fysiek en welk materiaal in de app verschijnt, zodat deelnemers weten wat ze kunnen verwachten.)

### 2.1. Routeboek

In de routeboeken is een tijdschema opgenomen en staat een gedetailleerde beschrijving van de route die moet worden gevolgd, inclusief kaartfragmenten, routeopdrachten, kaartschalen, rijtijden/richttijden, locatie van tijdcontroles en dergelijke.

#### 2.1.1. Kaartmateriaal

In het routeboek wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1 : <gebruikte schaalgrootte(n), bijvoorbeeld 50.000 en/of 100.000>. De schaal wordt steeds op het kaartfragment of in de bij het kaartfragment behorende routeopdracht vermeld.

(Als van slechts één kaartschaal gebruik gemaakt wordt, laat de laatste zin hierboven dan vervallen.)

Het is niet toegestaan om over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering van overtreding van deze regel zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

#### 2.1.2. Legenda

In <bijlage C **OF** het routeboek waarin het kaarttype gebruikt wordt **OF** het routeboek van de eerste etappe **OF** een apart bij de documentencontrole uit te reiken boek> zijn de legenda's van de gebruikte <topografische kaarten en/of bol-pijlsymbolen> opgenomen.

#### 2.1.3. Routeopdracht

Van start tot finish (van elke etappe) dient de equipe een voorgeschreven route te rijden met inachtneming van de voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. De voorgeschreven route staat in de vorm van routeopdrachten in het routeboek vermeld.

Er kunnen ook (losse) kaartfragmenten met routeopdrachten verstrekt worden bij bemande posten.

#### 2.1.4. Tanken

Als service voor de deelnemers kunnen in het routeboek tankstations aangegeven zijn. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd.

## 2.2. Controlekaarten

Bij de start van een etappe ontvangt elke equipe een controlekaart. Op de controlekaarten zijn voor elke equipe de ideale passeertijden van de tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. Deze controlekaart moet aan het eind van de etappe worden ingeleverd.

Daarvóór wordt elke equipe geacht de routecontroles van de controlekaart over te nemen op een digitale controlekaart middels de op de controlekaart vermelde QR-code. Een rekenprogramma voert dan een berekening van de opgelopen strafpunten uit en geeft dat terug aan de equipe. De controlekaarten worden nagerekend door een bemande rekenkamer, die leidend is bij het bepalen van de uitslag. De controlekaarten zijn en blijven eigendom van de organisatie.

(Bovenstaande alinea alleen opnemen indien van toepassing.)

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 30 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

Bij bemande controles moeten de controlekaarten door een lid van de equipe aan de official worden overhandigd voor registratie.

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan bemande controles en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet er zelf op letten de controlekaarten op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de controlekaarten correct zijn ingevuld. De official is de enige persoon die werkelijke passeertijden op de controlekaarten mag invullen.

### 2.3. Routecontroles (RC's)

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles.

Routecontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 60 minuten na de IPT van de laatste deelnemer.

Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 30 strafpunten.

Voorbeelden van de gebruikte routecontroles zijn opgenomen in art. 2.12. Een routecontrole kan zijn:

1. een langs de route opgesteld oranje bord met daarop een zwarte letter of een zwart getal. Bij passage van de RC dient u de letter of het getal met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot uitsluiting;
2. een langs de route opgesteld bord dat een zelfstempelcontrole aanduidt en een stempel. Bij deze RC dient de equipe een afdruk van de stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Let erop dat u het bord laat staan en niet omver trekt! Een zelfstempelcontrole is niet altijd voorzien van een stempelkussen. Zorg er daarom voor dat u een goed functionerend stempelkussen bij u hebt! Een afdruk van een stempel die niet duidelijk op de controlekaart aanwezig is, wordt als gemist aangemerkt;
3. een langs de route opgestelde bemande controle. U dient bij een bemande controle op beheerste wijze te stoppen en uw controlekaart aan de official te overhandigen. Deze zal het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart invullen of afstempelen.

Langs de route opgestelde RC's staan in principe duidelijk zichtbaar rechts van de route. In uitzonderlijke gevallen kunnen routecontroles links of enigszins verstopt geplaatst zijn om het zicht erop weg te nemen voor deelnemers die een nabijgelegen (foute) route rijden. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.

## 2.4. Tijdcontroles (TC's)

### 2.4.1. Tijdwaarneming

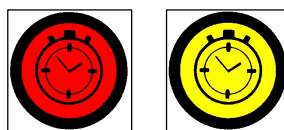
Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de tijd die ontvangen wordt van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt. Deze bron wordt door zendergestuurde klokjes (met zgn. atoomtijd) gebruikt.

### 2.4.2. Herkenbaarheid en melding

Elke etappe start met een TC UIT en eindigt met een TC IN. Als een etappe uit meer dan één traject bestaat, dan zijn er ook "gewone" TC's. Alleen de laatste TC van een etappe (TC IN) mag eerder dan de ideale passeertijd (IPT) worden aangedaan om onnodig wachten te voorkomen.

Seconden spelen geen rol, er wordt alleen met minuten gerekend bij tijdcontroles. Met bijvoorbeeld "meer dan 15 minuten te vroeg" en "meer dan 30 minuten te laat" wordt dan ook resp. 16 minuten of meer te vroeg en 31 minuten of meer te laat bedoeld.

Een TC is herkenbaar aan een wit bord met een rode klok, eventueel op ongeveer 25 meter voorafgegaan door een wit bord met een gele klok. De werkelijke passeertijd (WPT) bij een TC zonder bord met gele klok is de minuut waarin u de kaart aan de official overhandigt. Bij een TC met bord met gele klok is dat de minuut waarin u dat bord passeert.



### 2.4.3. Strafpunten – tijd inhalen

Bij een TC IN mag u zich ongestraft (maximaal 15 minuten) eerder dan de IPT melden. Bij een andere TC (UIT of 'gewoon') wordt tot en met 15 minuten eerder melden dan de IPT bestraft met 1 strafpunt per minuut afwijking; meer dan 15 minuten voor de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC. Het missen van een TC wordt bestraft met 30 strafpunten.

Later dan de IPT melden bij een TC (UIT, IN of 'gewoon') wordt bestraft met 1 strafpunt per minuut afwijking. Was men bij de voorgaande (niet gemiste) TC ook te laat, dan wordt alleen de tijd die u méér te laat bent bestraft. Meer dan 30 minuten na de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC. Het missen van een TC wordt bestraft met 30 strafpunten.

Tijd inhalen wordt niet bestraft zolang men een TC niet aandoet vóór de IPT. Is dat wel het geval, dan treden de regels zoals beschreven in de eerste alinea in werking.

Op bovenstaande regels gelden twee uitzonderingen: de eerste TC UIT (start) en de laatste TC IN ((dag)finish). Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start en meer dan 60 minuten te laat melden bij de (dag)finish betekenen **uitsluiting**.

Als er problemen zijn met het tijdig bereiken van de start, neem dan contact op met de wedstrijdleider. Dreigt u op weg naar de finish in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om te voorkomen dat u niet geklasseerd wordt.

**Voorbeeldtabel** strafpuntenberekening:

TC	IPT	WPT	Afwijking	Strafpunten	Toelichting
TC 1 UIT	08:16	08:16	Op tijd vertrokken	0	Bij volgende TC op IPT melden
TC 2	09:01	09:00	1 minuut vóór de IPT	1	Niet goed opgelet? Bij de volgende TC niet wéér een minuut vroeger melden (want dat wordt dan opnieuw bestraft), maar op uw IPT.
TC 3	09:21	09:21	Op tijd	0	
TC 4	09:54	10:13	19 minuten te laat	19	Bij TC 5 mag u zich ongestraft 19 minuten na de IPT melden. U mag in het volgende traject tijd inhalen.
TC 5	10:38	10:55	17 minuten later dan de IPT	0	Geen strafpunten. U heeft 2 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 17 minuten. Bij TC 6 mag u zich ongestraft tot 17 minuten na de IPT melden.
TC 6	11:32	11:56	24 minuten later dan de IPT	7	U mocht zich bij TC 6 ongestraft 17 minuten later melden, maar doet dit 24 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 24 minuten. Bij TC 7 mag u zich ongestraft 24 minuten na uw IPT melden.
TC 7	12:24	12:56	32 minuten later dan de IPT	30	Meer dan 30:59 te laat melden betekent dat u de TC gemist heeft. Uw achterstand blijft de achterstand van de laatste niet gemiste TC (TC 6). Bij TC 8 mag u zich dus ongestraft tot 24 minuten na uw IPT melden.
TC 8	12:59	13:26	27 minuten later dan de IPT	3	U mocht zich bij TC 8 ongestraft 24 minuten later melden, maar doet dit 27 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 27 minuten. Bij TC 9 mag u zich ongestraft tot 27 minuten na uw IPT melden.
TC 9	13:50	14:05	15 minuten later dan de IPT	0	Geen strafpunten. U heeft 12 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 15 minuten. Bij TC 10 IN mag u zich ongestraft tot 15 minuten na de IPT melden.
TC 10 IN	14:31	14:29	2 minuten vóór de IPT	0	Geen strafpunten: u mag zich ongestraft (maximaal 15 minuten) vóór de IPT melden bij een TC IN (om onnodig wachten te voorkomen).
<b>Totaal</b>				<b>60</b>	



## 2.5. Regelmatigheidsproef (RP)

(Als er geen RP in de rit is opgenomen, vervang de inhoud van dit artikel dan door “Niet van toepassing.”)

Als onderdeel van het evenement kan een RP zijn opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel staan in het routeboek of worden bij de start van de RP uitgereikt.

U moet de RP zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afleggen volgens de bijbehorende afstand-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.

Tijdens het rijden van de RP controleert de organisatie door één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. De locatie noch de rijtijd naar een GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven.

Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. Het niet langs een GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 30 strafpunten; dit is tevens de maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een RP.

De lengte van de RP is minimaal 2 en maximaal 25 kilometer. Een GTC staat altijd meer dan 2 kilometer na:

1. de start van de RP;
2. een beweegbare brug;
3. een spoorwegovergang;
4. een verkeerslicht.

De RP begint bij een bemande controle of bij een zogenoemde zelfstart. Deze is duidelijk in het routeboek aangegeven. De tijd waarop u moet starten bij een zelfstart staat duidelijk in het routeboek aangegeven (bijv. 7 minuten na uw WPT bij de voorafgaande tijdcontrole). De zelfstart wordt geacht in de eerste seconde van de minuut plaats te vinden.

**Voorbeeld:** stel dat de WPT bij de TC voorafgaand aan de RP 14:07 is en dat de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na uw WPT; dan is uw zelfstart om exact 14:10:00.

Een GTC is een bemande controle die de doorkomsttijd op een bepaald punt in de route van de RP op de seconde nauwkeurig registreert. Die tijd wordt óf even later door de bemanning van de GTC op de controlekaart genoteerd, óf doorgeseind naar een andere bemande controle die u passeert waarvan de bemanning de tijd dan noteert, óf genoteerd op een loglijst. In het laatste geval kan het dus voorkomen dat u bij het einde van de RP komt zonder dat u bij een bemande controle bent geweest die de passeertijd bij een GTC noteert. Een GTC staat nooit opgesteld langs grote doorgaande routes.

De RP loopt van de (zelf)start tot een bord met de aanduiding EINDE RP of END REGULARITY. Het einde van een RP kan ook in het routeboek zijn aangegeven.

## 2.6. Behendigheidsproef/Test

(Als er geen Behendigheidsproef/Test in de rit is opgenomen, vervang de inhoud van dit artikel dan door “Niet van toepassing.”)

In het evenement kunnen één of meer Tests opgenomen zijn. Deze vinden plaats op een voor het overige verkeer afgesloten terrein en/of wegedeelte. De beschrijving van een Test staat in het routeboek, of u krijgt deze bij de start van de Test uitgereikt.

Voor elke Test is een normtijd (“bogey time”) vastgesteld. U dient het parcours van de Test binnen de normtijd af te leggen. De startofficial geeft door middel van aftellen aan wanneer je van start kunt gaan.

Bij een Test kan gebruik gemaakt worden van een zogenoemde stop-à-cheval. Op dat punt dient u de auto tot stilstand te brengen met de voorwielen voorbij en de achterwielen vóór de (denkbeeldige) lijn tussen 2 punten die in de beschrijving van de proef staan aangegeven (vaak pylonen).

Bestrafing:

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| 1. parcours in normtijd of sneller afleggen | 0 strafpunten;            |
| 2. langzamer rijden dan de normtijd         | 1 strafpunt per seconde;  |
| 3. raken van pylonen die de route markeren  | 5 strafpunten per geval;  |
| 4. onjuist uitgevoerde stop-à-cheval        | 5 strafpunten per geval;  |
| 5. stop-à-cheval niet uitgevoerd            | 15 strafpunten per geval; |
| 6. onjuist parcours gereden                 | 30 strafpunten;           |
| 7. maximale totaalbestrafing                | 30 strafpunten.           |

De finishtijd zal worden geregistreerd zodra de auto tot stilstand is gebracht op de stop-à-cheval finish. Direct na het tot stilstand brengen van de auto dient de equipe LANGZAAM door te rijden naar een bemande post, waar de geregistreerde finishtijd op de controlekaart genoteerd wordt.

## 2.7. Routeonderbrekingen

Het kan voorkomen dat de geplande route niet bereiden kan worden. We onderscheiden hierbij drie verschillende soorten routeonderbrekingen:

1. Routeonderbrekingen die de organisator ook geconstateerd heeft bij het uitzetten van de route. Denk hierbij aan wegen die er niet meer zijn, wegen die voorzien van een verbodsbord waardoor deze niet met de auto bereiden mogen worden, wegen afgesloten met een hek e.d. De organisator heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten van de route. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in art. 3.1.4. Dit komt **<niet OF ook>** voor in de route van de **<laagste>**klasse.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten en de controle van de route nog niet waren, maar kort voor het evenement of tijdens het voorrijden door de organisator geconstateerd worden (denk aan onverwachte wegwerkzaamheden, tijdelijk geplaatste verbodsborden, een braderie e.d.). In zo'n geval kan de organisator een omleiding aanleggen met behulp van:

- routepijlen
- routecontroles met herstelopdrachten

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd/gestempeld te worden. Als de organisator zo'n routeonderbreking NIET heeft waargenomen of om andere redenen geen omleiding aanlegt, dan dient gehandeld te worden zoals beschreven in art. 2.7.3.

3. Routeonderbrekingen, die zich tijdens de regelmatigheidsrit voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval of een boze boer die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In zo'n geval dient u de voorgenomen route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De route daar naartoe is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen en keren is toegestaan.

Tijdens het rijden van deze route dient u routecontroles te negeren. Eventuele routecontroles die voor tenminste één equipe van een klasse op het niet te rijden weggedeelte staan zullen voor die klasse worden geneutraliseerd.

## 2.8. Routepijlen

(Organisatoren die gebruik maken van virtuele controles kunnen gebruik maken van fysieke pijlen, virtuele pijlen of geen gebruik maken van pijlen. Geef hier aan wat de deelnemers kunnen verwachten; bij geen gebruik maken van routepijlen kan onder de artikelkop volstaan worden met "Niet van toepassing.". Pas in andere gevallen onderstaande subartikelen aan en maak de artikelkop "**Routepijlen**" rood.)

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift **<opschrift routepijl>** (zie art. 2.12).
2. Horizontale en vóór een samenkomst van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers middels een omleiding (zie art. 2.7.2) naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden en moeten verplicht gevolgd worden. Een omleiding wordt afgesloten met 2 boven of naast elkaar geplaatste routepijlen (zogenoemde dubbele routepijlen). Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen; er hoeft NIET te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.
3. Dubbele routepijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt. Deze pijlen worden NIET voorafgegaan door enkele routepijlen.
4. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan mag die weg niet van deze zijde worden ingereiden.
5. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar boven is geplaatst, dan mag u deze weg inrijden, zelfs als deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de organisatie hiervoor toestemming heeft gekregen.

## 2.9. Snelheidscontroles

(Als er geen snelheidscontrole in de rit is opgenomen, vervang de inhoud van dit artikel dan door “Niet van toepassing.”)

Deelnemers dienen zich gedurende het evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheden te houden. De organisator zal tenminste één keer per dag een snelheidscontrole binnen een bebouwde kom, 30 kilometerzone of quietzone houden, bij voorkeur op plaatsen waar naleving van de maximum snelheid voor de leefomgeving en/of verkeersveiligheid van duidelijk belang is.

Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 30 strafpunten per elke vijf kilometer die vervolgens te hard wordt gereden, boven de eerste vijf kilometer.

**Voorbeeld:** in een dertigkilometerzone wordt 31 tot en met 35 kilometer per uur niet bestraft, 36 tot en met 40 kilometer per uur is 30 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 60 strafpunten, enzovoorts.

## 2.10. Quietzones

Een quietzone (Q-zone) heeft tot doel een rustige doortocht van de deelnemers te waarborgen, met een minimum aan overlast voor de omwonenden. Deelnemers dienen hier uiterst behoedzaam te rijden. De maximum snelheid in een Q-zone bedraagt 30 km/uur.

Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een bord, waarvan een voorbeeld is opgenomen in art. 2.12. Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. Is dat niet het geval, dan geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt.

Alle onverharde wegen dienen aangemerkt te worden als Q-zones. Die wegen hoeven dus niet als zodanig aangegeven te zijn met een bord of op het kaartfragment.

Q-zones kunnen op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding Q-ZONE.

## 2.11. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	90 strafpunten
Tweede constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Weigeren van de controle op aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	30 strafpunten
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	1 strafpunt per minuut
Te laat aandoen van een tijdcontrole	1 strafpunt per minuut
Missen van een tijdcontrole	30 strafpunten
Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start	uitsluiting
Meer dan 60 minuten te laat finishen	uitsluiting
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een RP	1 strafpunt per seconde
Missen van een GTC	30 strafpunten
Maximale tijdsraf RP	30 strafpunten
Langzamer dan de normtijd afleggen van een behendigheidsproef/test	1 strafpunt per seconde
Het raken van een pylon	5 strafpunten per geval
Het onjuist uitvoeren van een stop-à-cheval	5 strafpunten per geval
Het niet uitvoeren van een stop-à-cheval	15 strafpunten per geval
Het onjuist rijden van het parcours	30 strafpunten
Maximale straf behendigheidsproef/test	30 strafpunten
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	30 strafpunten voor elke 5 km per uur die te hard wordt gereden (boven de eerste 5 km per uur te hard)

(Als er straffen bij staan die betrekking hebben op zaken die niet voorkomen in de rit, dan mogen die uit de tabel verwijderd worden.)

## 2.12. Voorbeelden routemateriaal

(De voorbeelden van het gebruikte routemateriaal (afbeelding + beschrijving) die een deelnemer mag verwachten in dit artikel zijn (voor zover van toepassing):

1. Een routecontrolebord zoals aangegeven in art. 2.3.1;
2. Een bord aanduidende zelfstempelcontrole zoals aangegeven in art. 2.3.2;
3. Een bord aanduidende bemande controle zoals aangegeven in art. 2.3.3;
4. Een bord dat een TC aanduidt zoals aangegeven in art. 2.4.2;
5. Een vooraanduidingsbord van een TC zoals aangegeven in art. 2.4.2;
6. Een bord dat de start van een RP aanduidt zoals aangegeven in art. 2.5;
7. Een bord dat het einde van een RP aanduidt zoals aangegeven in art. 2.5;
8. Een bord dat de start van een behendigheidsproef aanduidt zoals aangegeven in art. 2.6;
9. Een bord dat een stop-à-cheval aanduidt zoals aangegeven in art. 2.6;
10. Een bord dat de (bemandede) stopfinish aanduidt zoals aangegeven in art. 2.6;
11. Een routepijl zoals aangegeven in art. 2.8.1;
12. Een bord dat het begin van een Q-zone aanduidt zoals aangegeven in art. 2.10;
13. Een bord dat het einde van een Q-zone aanduidt zoals aangegeven in art. 2.10.)

# 3. ROUTEBEPALINGEN

## 3.1. Algemene Kaartleesbepalingen

### 3.1.1. De kaart

#### Het kaartfragment zelf

1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in aanleg/ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden.
3. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.
4. Een kaartweg die op de kaart als eenrichtingsweg is aangegeven mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen (ter hoogte van een zijweg) en doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang eveneens. Echter, wanneer uit kaarttekens of uit doorlopende bermlijnen van de bovenste weg blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.

#### Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

6. Bij een "kaartlas", waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo's, rallyschilden, enz.) en tekstvakken (inclusief rondjes met nummers van pijlen, punten, enz.) onderbreken de daaronder gelegen kaartweg(en). Blokkadesymbolen (blokkeringskruisen/stippen, barricades, grenslijnen) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook. Een kaartweg is geblokkeerd als ter plaatse de weg en beide bermlijnen van de kaartweg bedekt zijn.
8. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet. Maar let op: in de kaartleessystemen (art. 3.3) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven.
9. Routesymbolen worden geacht uitsluitend op de onderliggende kaartweg te liggen. Pijlpunten die 'uitsteken' en een nabijgelegen kaartweg bedekken blokkeren die weg niet, ongeacht de richting waarin men rijdt.
10. Kleine "uitwasjes" aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
11. Een (deel van een) pijl of de ingetekende lijn mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden. Raken en kruisen wordt niet beschouwd als tegengesteld rijden.
12. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
13. Om een punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
14. Cirkels of ellipsen die een quietzone of een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook niet.

**Figuur 1: voorbeeld van wel/niet blokkeren**

Op het kaartfragment hiernaast is systeem "Pijlen kortste route met barricades" van toepassing. De stippellijn geeft de hoofdroute aan. De nevenroute om de barricade in pijl 1 loopt via **a-b-c-d-e-f-g**. Niet door de barricade heenrijden, ook niet op de parallelweg. Wel door het kaartteken (pijltje dat naar "10.6" wijst) en de kaarttekst ("Veld") heen. Tenslotte mag óók door de pijlpunt van pijl 1 heengereden worden.



### 3.1.2. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van kaartwegen. Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).
2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is het systeem Punten Vrije Route, waarbij keren wel toegestaan is bij de routeconstructie.

(De organisator kan de laatste zin gewoon weglaten of wijzigen als systeem Punten Vrije Route niet voorkomt in het evenement resp. onderdeel is van een zelf ingebracht systeem.)

3. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden. De start van een RP of Test mag ook maar eenmaal in de route opgenomen worden.
4. (De organisator dient in dit subartikel aan te geven welke van de drie onderstaande bepalingen met betrekking tot het gebruik van kaartwegen in de routeconstructie van toepassing is. Om het voor de deelnemers direct duidelijk te maken welke bepaling van toepassing is dient de **rode** tekst ook daadwerkelijk rood te blijven.)

Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen **meer dan eens, maar slechts in één richting** in de route worden opgenomen (de richting waarvoor bij het voor de eerste maal in de route opnemen van de weg gekozen is).

Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgedreden moet worden (art. 3.1.4) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.

#### **OF**

Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen kaartwegen **meer dan eens en in beide richtingen** in de route worden opgenomen.

#### **OF**

Het **aantal malen en de richting(en)** waarin een (kaart)weg in de route opgenomen mag worden staat aangegeven in de **systeembeschrijvingen**.

5. Bij de routeconstructie **<hoeft geen OF dient>** rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

### 3.1.3. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel bevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.
4. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding om te gaan omrijden en worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.
5. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan **<M>** meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.

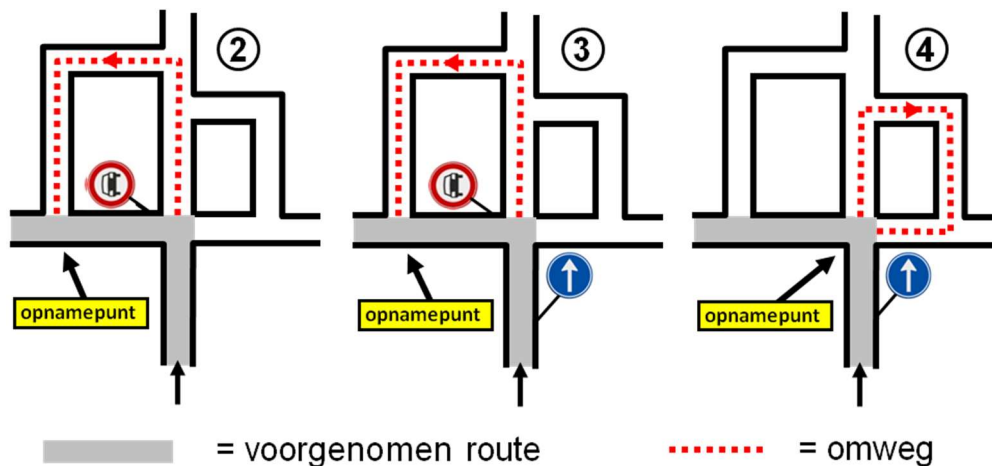
Voor de **<laagste>** klasse geldt dat een grotere afwijking dan **<M>** meter niet voorkomt en dat een juist geconstrueerde route altijd gereden kan worden. Deze klasse hoeft dus **nooit** een omweg te construeren. Voor de andere klassen geldt dat bij een grotere afwijking dan **<M>** meter art. 3.1.4 in werking treedt.

(Als er in art. 2.7.1 voor gekozen is dat ook de laagste klasse moet omrijden bij door de organisator geconstateerde routeonderbrekingen, laat bovenstaande alinea dan vervallen, net als de tussen haakjes geplaatste toevoeging in de kopregel van art. 3.1.4.)

### 3.1.4. De constructie van een omweg (alleen <hoogste>- en <middelste>klasse)

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereiden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren over kaartwegen naar het punt waarop men de voorgenomen route kan opnemen (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  - a. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden als bij de routeconstructie;
  - b. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
  - c. de omweg zo kort mogelijk is.

Als een weg die men wil inrijden vanuit de rijrichting niet ingereden kan of mag worden, maar mogelijk wél vanuit (een) andere rijrichting(en), dan dient daar rekening mee gehouden te worden bij de constructie van een (nieuwe) omweg (zie de figuren 2-4 hieronder).

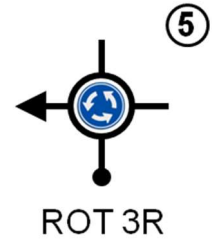


2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
3. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert men een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen (vanuit welke rijrichting(en)) niet in te rijden zijn (voorkennis). Die voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
4. Indien een weg die men wil inrijden niet aanwezig is of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende weg <niet OF wel> tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

## 3.2. Herstelopdrachten bij controles

Bij een controle kan een (herstel)opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht uitgevoerd moet worden. In onderstaande opsomming treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander geheel getal (groter dan het vermelde cijfer) en – behalve bij herstelcode ROT – in plaats van de R (van rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

1R	eerste weg rechts;
AR	asfaltweg rechts;
ER	einde weg rechts;
HK	hier keren;
ROT 3R	op rotonde (of verkeersplein) derde weg rechts;
VR	voorrangskruising rechts;
VO	voorrangskruising oversteken;
XR	viersprong rechts;
XO	viersprong oversteken.



*Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie in het veld*

NVO *)	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;
DMIL *)	niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
DMG *)	niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen;
DMP 2	bij bol-pijl doorgaan met opdracht 2; bij kaartlezen niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3.

*\*) Deze herstelopdrachten komen alleen op of zeer kort vóór het bereiken van de voorgenomen route voor.*

Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door de eerste letter(s) van de klasse(n) waarvoor ze bedoeld zijn. **Voorbeeld:** "A:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor de A-klasse", "BC:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor B- en C-klasse". Deelnemers in de niet in de herstelopdracht genoemde klassen die zo'n controle aandoen noteren cq. stempelen de letter of het getal van de controle wel, maar voeren de herstelopdracht niet uit.

(Herstelcodes die niet voorkomen in de rit mogen weggelaten worden. Toegevoegde/gewijzigde herstelcodes dienen in rood opgenomen te worden.)

<Een RC volgens art. 2.3.1 die bestaat uit een oranje bord met daarop een zwart getal (bijv. RC 3 of RC 27) wordt geacht voorzien te zijn van herstelcode HK.>

(Bovenstaande regel óf niet, óf in het rood opnemen. De tekst moet opvallen, want met name niet-NRF'ers verwachten dit niet.)



### 3.3. Systeembeschrijvingen

(Neem hieronder alleen de systeembeschrijvingen op van de in het evenement voorkomende systemen, inclusief eventuele (in rood opgenomen) aanpassingen van de standaard systeembeschrijvingen zoals die in het Sjabloon staan. Nieuwe en gecombineerde systeembeschrijvingen dienen te worden voorzien van een **vetrode** kopregel).

Veel van de in dit artikel opgenomen systeembeschrijvingen zijn – indien mogelijk en wenselijk – opgesteld volgens onderstaand stramien. Houd dit in gedachten als u als organisator een nieuw systeem of combinatie van systemen beschrijft. Voor wat dat laatste betreft: daar is art. 3.3.7 (Pijlen kortste route met barricades) feitelijk een mooi voorbeeld van, want dit is een combi van art. 3.3.2 (Pijlen kortste route) en 3.3.4 (Ingetekende Lijn met barricades (BARIL)).

- om te beginnen in de kopregel de naam van het systeem;
- daar direct onder een grove beschrijving van wat het systeem inhoudt;
- één of meer subartikelen die aangeven wat er wel en niet mag/moet bij de routeconstructie;
- als laatste subartikel(en) de wijze waarop de routeconstructie van de voorgenomen route dient plaats te vinden (met inachtneming van bovenstaande subartikelen en de algemene bepalingen van art. 3.1).

#### 3.3.1. Ingetekende Lijn

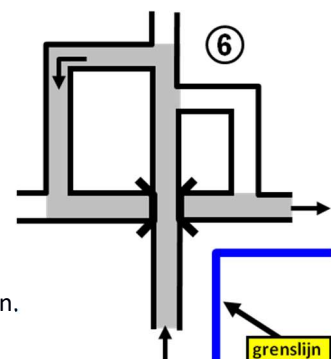
1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereiden te worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereiden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden (dit komt alleen voor bij omrijden).

#### 3.3.2. Ingetekende Lijn met barricades (BARIL)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereiden te worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereiden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. De IL wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  1. de IL op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
  2. de IL op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
  3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de IL en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

#### 3.3.3. Grensbenadering

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarbij de kaartrand of een op de kaart aangebrachte lijn (in het vervolg van dit artikel aangeduid met 'de grenslijn') zo dicht mogelijk in de in de routeopdracht aangegeven richting wordt benaderd.
2. Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
  1. de grenslijn niet overschreden wordt (raken mag wel);
  2. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
  3. de route zo kort mogelijk is (zie ook hieronder).
3. Als men bij de routeconstructie omwille van de grensbenadering zou willen afslaan op een ongelijkvloerse kruising (= rechtsaf slaan in figuur 6), dan dient een zo kort mogelijke route geconstrueerd te worden van op naar onder het viaduct (of andersom) om de route in de gewenste richting te kunnen voortzetten. Zie de grijze route in figuur 6.



### 3.3.4. Pijlen <op één na> kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de <op één na> kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.3.5. Blokkerende pijlen <op één na> kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Elke pijl mag maar eenmaal in de route opgenomen worden. In alle andere gevallen blokkeren ze de eronder liggende weggedeelten. Het raken, kruisen en tussen begin en eind op- of afrijden van een pijl is niet toegestaan.
3. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de <op één na> kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.3.6. Pijlen kortste route met kleurbeperving

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht <kleur1> te zijn.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
5. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van <kleur2> gekleurde kaartwegen.
6. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

(NB: de in sub 2 en 5 in te vullen kleuren kunnen gelijk zijn (bijvoorbeeld allebei 'geel').)

### 3.3.7. Pijlen kortste route met barricades

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin eerst een hoofdroute vastgesteld wordt zonder rekening te houden met barricades en daarna nevenroutes om de barricades heen geconstrueerd moeten worden.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. De hoofdroute ontstaat door met inachtneming van het bovenstaande alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde in de route op te nemen, waarbij op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route wordt geconstrueerd. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met de barricades.
4. De hoofdroute kan op de pijlen onderbroken worden door barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In de volgorde waarin men de barricades in de hoofdroute tegenkomt dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  1. de hoofdroute op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
  2. de hoofdroute op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
  3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de hoofdroute en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

### 3.3.8. Punten <op één na> kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de <op één na> kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.3.9. Blokkerende punten <op één na> kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Elk punt mag maar eenmaal in de route opgenomen worden. In alle andere gevallen blokkeren ze de eronder liggende weggedeelten.
3. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de <op één na> kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.3.10. Kompaspunten

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Van een punt kan in de routeopdracht zijn aangegeven vanuit welke rijrichting men dit punt moet aandoen en welke rijrichting gekozen moet worden bij het verlaten van het punt. Is geen richting aangegeven, dan is de keuze van de rijrichting vrij.
3. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Bij punten aangegeven verplichte rijrichtingen zijn alleen van toepassing als men het punt aandoet om vanuit daar op weg te gaan naar het volgende punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt.
4. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.3.11. Punten onbekend

1. Vanaf het begin van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient volgens onderstaande regels steeds een route naar een volgend punt te worden geconstrueerd en gereden tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt bereikt is.
2. Op de kaart bevinden zich punten die zijn aangeduid met een letter.
3. Elk punt mag maar eenmaal in de route opgenomen worden (namelijk als het punt aan de beurt is). In alle andere gevallen blokkeren punten de eronder liggende weggedeelten.
4. Vanaf het begin van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de kortste route naar punt **A** geconstrueerd en gereden te worden.
5. Op elk punt staat een routecontrole met een letter. Deze letter geeft het volgende punt aan waar naartoe geconstrueerd en gereden dient te worden.
6. Het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt is punt **Z**.

(Tip: gebruik bovenstaand systeem alléén in combinatie met virtuele routecontroles.)

### 3.3.12. Punten vrije route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient een route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Elk punt is met de auto te bereiken.
3. Alleen op (of zeer dicht nabij) een punt kan één controle staan. Er *hoeft* geen controle op een punt te staan, maar als er een controle staat, dan is die controle goed.
4. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Echter, alleen controles op aan de beurt zijnde punten dienen te worden genoteerd/gestempeld.
5. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt mag een vrije route gereden worden en er mag gekeerd worden. Er mag van alle wegen, al dan niet op de kaart voorkomend, in beide richtingen gebruik gemaakt worden, met uitzondering van kaartwegen met een blokkeringskruis/stip erdoor.
6. Voor het bepalen van de lengte van de rit is de kortste (te rijden) route aangehouden.

### 3.3.13. Vakken langste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle vakken in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Een vak is een door lijnen begrensde ruimte op de kaart. De begrenzing van een vak mag slechts tweemaal overschreden worden, namelijk bij het in- en uitrijden van het vak als het vak aan de beurt is. De in- en/of uitgang van een vak kunnen op de kaart staan aangegeven.
3. Als de ingang van een vak is aangegeven, dan dient op weg naar dat vak de kortste route naar die ingang geconstrueerd en gereden te worden.
4. Als geen ingang is aangegeven, dan dient een zo kort mogelijke route geconstrueerd en gereden te worden naar het dichtstbijzijnde punt op de begrenzing van het vak van waaruit de langst mogelijke route in het vak gereden kan worden.
5. Binnen de vakken dient een zo lang mogelijke route geconstrueerd en gereden te worden, waarbij geldt dat:
  1. als een uitgang is aangegeven het vak op dat punt verlaten moet worden;
  2. wegen maar eenmaal bereden mogen worden;
  3. samenkomsten van wegen meermalen bereden mogen worden, maar de route niet gekruist mag worden.
6. Van het laatste vak naar het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de kortste route geconstrueerd en gereden te worden.
7. Binnen de vakken worden alle wegen geacht overeen te komen met de kaartsituatie en hoeft dus niet omgereden te worden. Buiten de vakken omrijden kan wel voorkomen, maar daarbij is het binnenrijden van vakken niet toegestaan.

### 3.3.14. T-systeem

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle T's in hun geheel en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Een T is een samenstel van drie lijnstukken in de vorm van de letter T. De lijnstukken die in elkaars verlengde liggen worden aangeduid als de bovenbalk van de T.
3. (Delen van) lijnstukken van een T mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Het is echter NIET toegestaan de bovenbalk van een T in één keer in de route op te nemen.
4. De voorgenomen route ontstaat door met inachtneming van het bovenstaande steeds eerst de kortste route naar de eerstvolgende T te construeren en daarna de kortst mogelijke route om alle lijnstukken van die T in de route op te nemen; de routeconstructie van de voorgenomen route eindigt met de kortste route van de laatste T naar het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt.

### 3.3.15. Routebeschrijving op kaart

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd door alle op het kaartfragment vermelde opdrachten in oplopende nummervolgorde uit te voeren. Feitelijk is het een rit volgens het systeem punten kortste route, want bij elke opdracht dient men via de kortste route naar een (uitvoer)punt te rijden.
2. Er bestaan twee soorten opdrachten: **door oriënteringspunt** en **langs oriënteringspunt**. Een oriënteringspunt is een kaartteken of een kaarttekst.
3. Met de opdracht **door** oriënteringspunt dient men over kaartwegen de kortste route te construeren naar het punt waar men het oriënteringspunt 'inrijdt'. De opdracht is uitgevoerd als dat punt bereikt is (= uitvoerpunt).
4. Met de opdracht **langs** oriënteringspunt dient men over kaartwegen de kortste route te construeren naar het punt (op een niet (op de kaartrand of anderszins) doodlopende kaartweg) dat zo dicht mogelijk naast het oriënteringspunt ligt. De opdracht is uitgevoerd als dat punt bereikt is (= uitvoerpunt).
5. Bij een 'langs'-opdracht én in de opdracht erna is het niet toegestaan **door** het oriënteringspunt te rijden dat in de 'langs'-opdracht gebruikt wordt (is).
6. Als een oriënteringspunt niet tussen aanhalingstekens in de opdracht vermeld is, dan is het een kaartteken dat is terug te vinden in de bij het kaartfragment behorende legenda.
7. Als een oriënteringspunt tussen aanhalingstekens in de opdracht vermeld is, dan is het oriënteringspunt een kaarttekst. De tussen aanhalingstekens in de routeopdracht vermelde tekst dient gelijk te zijn aan de kaarttekst, inclusief het gebruik van hoofdletters en kleine letters. **Voorbeeld:**
  1. Door tweede "b" van "Abbekerk" – zoek de tekst Abbekerk, die met hoofdletter A en verder kleine letters op de kaart staat;
  2. Langs "Abbekerk" – van de kaarttekst (dichtbij) ontbreekt een deel doordat dat buiten de kaart valt of achter bijv. een tekstvak van de organisator schuilgaat; zoek de volledig op de kaart aanwezige tekst Abbekerk;

3. Langs “kerk” – niet langs een kaartteken van een kerk rijden, maar op zoek gaan naar de tekst kerk; niet als onderdeel van een op de kaart staande tekst Abbekerk, het moet een op zichzelf staande tekst zijn. Als op de kaart de eerste vier letters van Abbekerk ontbreken doordat ze buiten de kaart vallen of achter bijv. een tekstvak van de organisator schuilgaan, dan mag het wél op de kaart staande deel (kerk) als op zichzelf staand oriënteringspunt gebruikt worden.
8. Als alle delen van een oriënteringspunt (bijvoorbeeld een gebouw of een straatnaam) even dicht langs een kaartweg staan en als gevolg van de opdracht over die kaartweg langs dat oriënteringspunt gereden moet worden, dan is het uitvoerpunt bereikt zodra het eerste deel van het oriënteringspunt gepasseerd wordt.
9. Als bij een opdracht meerdere oriënteringspunten voor gebruik in aanmerking komen, dan dient voor het oriënteringspunt gekozen te worden waar naartoe de kortste route over kaartwegen het kortst is.

### 3.3.16. Bol-pijl (met of zonder afstanden)

1. Aan de hand van bol-pijl opdrachten, bestaande uit situatieschetsen met eventueel aanvullende aanduidingen, dient met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen steeds de kortste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereden te worden.
2. Bij een situatieschets kan de afstand vanaf de vorige bol-pijlsituatie en de totaalafstand vanaf de start en/of tot de finish van het routedeel waarvoor de bol-pijl opdrachten gelden zijn aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (\*).
3. De bol-pijl opdrachten dienen in oplopende nummervolgorde uitgevoerd te worden.
4. De situatieschetsen zijn niet op schaal getekend.
5. De situatieschetsen kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Wegen die in de situatietekening een hoek van 90° maken hoeven dat in werkelijkheid niet te doen.
6. Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
7. Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. Deze wegen zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.
9. Alle verharde wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de situatieschets opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet in de situatieschets te zijn opgenomen.
10. Tussen de bol-pijl opdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.

### 3.3.17. Visgraat (Striprit)

1. De visgraat is een rechte lijn met links en rechts dwarsstreepjes.
2. Men dient de visgraat van beneden naar boven te lezen en te rijden.
3. De rechte verticale lijn is de route die men rijdt. Ieder dwarsstreepje is een weg die men dient te laten liggen. Een dwarsstreepje is dus een weg die men niet inrijdt.
4. Zo betekent één rechterdwarsstreepje dat men één weg rechts dient te laten liggen. Dit kan een rechterzijweg zijn; in dat geval rijdt men rechtdoor. Maar het kan ook de rechtdoorgaande weg zijn ter hoogte van een linkerzijweg; in dat geval dient men linksaf te slaan. Tenslotte kan het ook een eindwegsituatie of driesprong zijn, waar men de rechterweg dient te laten liggen en linksaf slaat.
5. Komen op de rechte lijn op één punt twee rechterdwarsstreepjes voor, dan dient men twee wegen rechts te laten liggen (dus bijvoorbeeld linksaf slaan op een viersprong). Komen op de rechte lijn op één punt één linker- en een rechterdwarsstreepje samen, dan dient men één weg links én één weg rechts te laten liggen (dus bijvoorbeeld rechtdoor op een viersprong). Bij samenkomsten van meer dan vier wegen gelden vergelijkbare regels, bijvoorbeeld twee wegen links en één weg rechts laten liggen op een vijfsprong.
6. Ononderbroken dwarsstreepjes geven verharde wegen en onderbroken (gestippelde) dwarsstreepjes geven onverharde wegen aan. Let op: de rechte lijn is altijd ononderbroken en geeft géén informatie over de aard van de route (verhard/onverhard) waarop men rijdt!
7. Alle verharde wegen die men dient te laten liggen zijn in de visgraat opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet te zijn opgenomen in de visgraat.
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. De dwarsstreepjes zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.

# Bijlage A – Vrijwaringverklaring

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen “de equipe”, bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan <naam van het evenement>, hierna te noemen “het evenement”, georganiseerd door <naam van de organisatie>, hierna te noemen “de organisator”.

De ondergetekenden verklaren het volgende:

1. De auto waarmee de equipe deelneemt aan het evenement verkeert in een technisch goede staat, is geschikt voor gebruik op de openbare weg, is verzekerd tegen de risico's van schade aan derden als bedoeld in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (de W.A.M.) en deelname aan het evenement is tevens onder deze verzekering gedekt.
2. De equipe aanvaardt dat de organisator in voorkomend geval niet aansprakelijk is voor schade, ongeacht waaruit die schade bestaat of hoe die schade is ontstaan, die de equipe in verband met (voorgenomen) deelname aan het evenement lijdt dan tot maximaal het bedrag dat de equipe voor de deelname aan het evenement heeft betaald. Voor zover de schade groter is, blijft deze voor eigen rekening van de equipe. In elk geval zal de organisator niet aansprakelijk zijn tot een hoger bedrag dan onder de door de organisator afgesloten evenementenverzekering wordt uitgekeerd. De reden voor deze gedeeltelijke uitsluiting van aansprakelijkheid is dat de begroting van het evenement bij de huidige deelnamekosten voor de equipes geen ruimte biedt om schadevergoedingen uit te keren. De equipe zal de organisator vrijwaren voor aanspraken van derden, daaronder begrepen andere deelnemers aan het evenement, in verband met enige schade als hiervoor bedoeld.
3. De leden van de equipe verkeren in goede gezondheid en zijn in staat en voldoende bekwaam om aan het evenement deel te nemen.
4. De equipe erkent en aanvaardt de aard van het evenement en de daarmee samenhangende risico's.
5. De equipe kent de bepalingen van het reglement dat op het evenement van toepassing is en zal het daarin bepaalde naleven.
6. De bestuurder beschikt over een geldig rijbewijs en is bevoegd het voertuig, waarmee de equipe aan het evenement deelneemt, te besturen.
7. De equipe verleent aan de organisator toestemming om de equipe en de auto waarmee de equipe aan het evenement deelneemt te fotograferen en/of te filmen en om deze foto's dan wel filmpjes publicitair te gebruiken.

Aldus getekend te \_\_\_\_\_ op \_\_\_\_\_

**De equipe:** \_\_\_\_\_ **Startnummer** \_\_\_\_\_

De bestuurder \_\_\_\_\_ De navigator \_\_\_\_\_

Handtekening \_\_\_\_\_ Handtekening \_\_\_\_\_

# Bijlage B – Calamiteitenprocedure

## 1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

1. de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
2. er sprake is van een ongeval waarbij een deelnemer en/of official betrokken is en waarbij meer dan alleen sprake is van "blikshade";

Zodra er sprake is van een calamiteit dient zoveel mogelijk volgens deze calamiteitenprocedure te worden gehandeld om de berichtgeving en de afhandeling hiervan zoveel mogelijk gestroomlijnd te laten verlopen.

## 2. Alarmering binnen de organisatie

De eerste inschatting van de ernst van een dergelijk incident ligt in de regel bij de official, een deelnemer, of zo er officiële hulpdiensten zijn, bij de politie, brandweer of ambulancepersoneel. Wordt een calamiteit geconstateerd dan wordt direct contact opgenomen met het:

CALAMITEITENTEAM: <naam calamiteitenhfd>

TELEFOON: <telefoonnummer calamiteitenhfd>

## 3. Opsomming activiteiten

Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen.

1. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
2. Is 1-1-2 al gebeld? Als "elke seconde telt", bel dan direct 1-1-2. In vrijwel alle landen van West-Europa wordt dit zelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
3. Alarmeer zo snel mogelijk het Hoofd Calamiteitenteam.
4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
5. Beschrijf wat er is gebeurd:
  - a. Wie (equipe(s), eventueel wedstrijdnummers, of en hoeveel deelnemers/weggebruikers gewond zijn);
  - b. Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
  - c. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl, wegsituatie, hectometerpaaltje e.d.);
  - d. Wanneer.
6. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
7. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
8. Betracht absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
9. Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrekt nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van overige deelnemers en verkeersdeelnemers).
11. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is).
12. Houdt eventueel het publiek op veilige afstand. Ondersteun waar mogelijk artsen en hulpdiensten (een official is ondergeschikt aan de politie, brandweer en / of ambulance (GGD)).
13. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
14. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
15. Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

## 4. Veiligheidsregels

1. Blijf kalm en beheerst, ook in je berichtgeving.
2. Geef je informatie kort, bondig en zakelijk door: wie - wat - waar en wanneer.
3. Neem in verband met je eigen veiligheid nooit risico's.
4. Indien het calamiteitenteam u opdraagt extra (veiligheids)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.

## Bijlage C – Legenda

(Deze bijlage weglaten als de legenda hier niet wordt opgenomen (zie art. 2.1.2).

Na vullen of schrappen van deze bijlage de inhoudsopgave opnieuw genereren!)