

Reglement 62^e Krabbenrit

11 mei 2024



Versie 4.1. – maart 2024

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	7
1.8. Verloop van het evenementt.	8
1.9. Vragen na afloop & neutralisaties	9
1.10. Klasement & prijzen	9
1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten	10
2. TECHNISCHE ASPECTEN	11
2.1. Routeboek	11
2.2. Controlekaarten	11
2.3. Routecontroles	11
2.4. Tijdcontroles (TC's)	12
2.5. Regelmatigheidsproef (RP)	13
2.6. Behendighheidsproef/Test	14
2.7. Routeonderbrekingen	14
2.8. Routepijlen	14
2.9. Snelheidscontroles	14
2.10. Quietzones	15
2.11. Samenvatting straffen technische aspecten	15
2.12. Voorbeelden routemateriaal	16
3. ROUTEBEPALINGEN	17
3.1. Algmene Kaartleesbepalingen	17
3.2. Herstelopdrachten bij controles	19
3.3. Systeembeschrijvingen	20
Bijlage A - Vrijwaringverklaring	21
Bijlage B - Calamiteitenprocedure	22
Bijlage C - Legenda	23

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NRF Sjabloon Reglement Regelmaticheidsritten v4.1.

*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 30-3-2024 onder nummer NRF-KL-03-24/WdD.

Na goedkeuring worden geen wijzigingen meer aangebracht in het Reglement. Eventuele aanvullingen en wijzigingen worden dan bekendgemaakt door middel van bulletins.

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

De G.A.C. De Krabbenrijders organiseert op 11 mei 2024 de 62^e Krabbenrit, die wordt verreden in Zeeland. De route is ca.150 km lang en telt mee voor het kampioenschap NRF Kaartlezen.

1.1.1. Algemeen

De 62^e Krabbenrit is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van kaartleesopdrachten 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 verbindingsroutes 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 wedstrijdleader. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren naar de wedstrijdleader 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);
Wedstrijdleader	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 62^e Krabbenrit 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.

De 62^e Krabbenrit 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 gedateerde 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 wedstrijdleader.

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Naam	Cas Segers
E-mailadres	Cas Segers < cas5@live.nl >
Telefoon	06-12 41 23 57

1.2.2. Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	Piet Anthonissen Telefoon: 06-28 96 39 20	
Leden organisatiecomité	Richard Dekkers, Piet Anthonissen, Cas Segers, Manfred Kahn.	
Uitzetter(s)	Richard Dekkers, Piet Anthonissen.	
Narijder(s)	Johan van Geel	
Wedstrijdleader	Piet Anthonissen	Telefoon: 06-28 96 39 20
Hoofd Calamiteitenteam	Cas Segers	Telefoon: 06-12 41 23 57
Contactpersoon deelnemers	Richard Dekkers	Telefoon: 06-12 55 97 37
Serviceteam	Geen	

1.3. Locaties

1.3.1. Start – Lunch – Finishlocatie

Naam	Dorpshuis Kaj Munk
Adres	Schoolstraat 5, 4417 AA Hansweert
Telefoon	0113 32 03 70
Starttijd eerste equipe	10.01 uur

1.3.2. Finish

Finishtijd eerste equipe	16.00 uur
Publicatie uitslag	17.00 uur
Prijsuitreiking	17.30 uur
Publicatie uitslag op website	15.5.2024

1.4. Belangrijke data

Opening inschrijving	1.4.2024
Sluiting inschrijving	uiterlijk 7.5.2024
Publicatie reglement	1.4.2024
Acceptatiebericht	7.5.2024
Documentencontrole/ Inschrijftafel	9 uur

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf 1.4.2024 uitsluitend digitaal via www.krabbenrijders.nl. De inschrijving sluit op 7.5.2024 of zodra het maximale aantal van 75 equipes is bereikt.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 80,- is bijgeschreven op de bankrekening van GAC De Krabbenrijders.

Het volledige inschrijfgeld dient voor 9.5.2024 overgemaakt te zijn op IBAN: NL55 ABNA 0812 2667 06, t.n.v. GAC De Krabbenrijders, BIC ABNANL2A onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in drie klassen:

1. De A-klasse voor zeer ervaren deelnemers
2. De B-klasse voor deelnemers met ervaring
3. De C-klasse voor deelnemers met weinig ervaring

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 opgave van de reden) te weigeren. In een dergelijk geval zal het volledige inschrijfgeld worden terugbetaald.

1.5.4. Inschrijving teams

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 7.5.2024 ontvangen alle deelnemende equipes een definitieve bevestiging van deelname, inclusief startnummer en –tijd en dat de Vrijwaringverklaring bij de Documentencontrole/inschrijftafel door beide equipeleden ondertekend moet 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 inzittenden 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 ten behoeve van de deelnemers. 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.

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

Niet van toepassing.

1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers

Niet van toepassing.

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.

1.8. 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 in ontvangst te nemen.

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 gedeponneerd. 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 Piet Anthonissen 06-28 96 39 20 hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

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 wedstrijdleader 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 de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe met het laagst aantal strafpunten in traject 1 het hoogst geklasseerd worden.

1.10.2. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking. De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf 15.5.2024 worden gepubliceerd op www.krabbenrijders.nl

1.10.3. Prijzen

A-B- en C klasse: Voor de eerste 2 geklasseerde equipes

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringverklaring	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Niet melden van schade	uitsluiting
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de rittensport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	30 strafpunten
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

Bij dit evenement wordt door de organisatie gebruik gemaakt van fysiek routemateriaal (routecontrole borden, stempelcontroles, bemande (tijd)controles, routepijlen e.d.)

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 : 40.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment of in de bij het kaartfragment behorende routeopdracht vermeld.

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 zijn de legenda's van de gebruikte topografische kaarten 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 opstoppen 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.

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 30 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geïnficeerd 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.
Deze getalcontroles zijn keercontroles voor de A en B Klasse, voor de C Klasse niet;
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 opgestelde **oranje vlag** en een stempel (zelfstempelaar). 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 **met een oranje vlag**. 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 **oranje vlag**. De werkelijke passeertijd (WPT) bij een TC is de minuut waarin u de kaart aan de official overhandigt.

2.4.3. Strafpunten – tijd inhalen

Bij een TC IN mag u zich ongestraft eerder dan de IPT melden. Bij de andere TC's wordt 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 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 de TC niet aandoet vóór de IPT.

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 (max. 10 minuten) 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).
Totaal				60	

2.5. Regelmatigheidsproef (RP)

Niet van toepassing

2.6. Behendighheidsproef/Test

Niet van toepassing

2.7. Routeonderbrekingen

Het kan voorkomen dat de geplande route niet bereden 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 bereden 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 voor in de route van de C 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

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met een afbeelding van een krab. (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

Niet van toepassing

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
Missen van een GTC	30 strafpunten

2.12. Voorbeelden routemateriaal

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

1. Een routecontrolebord zoals aangegeven in art. 2.3.1.
2. Een **oranje vlag met stempel (zelfstempelaar)** zoals aangegeven in art. 2.3.2.
3. Een **oranje vlag** bij een bemande controle zoals aangegeven in art. 2.3.3.
4. Een **oranje vlag** bij een TC zoals aangegeven in art. 2.4.2.
5. Een routepijl zoals aangegeven in art. 2.8.1.



Onbemande Routecontrole



Onbemande Routecontrole
Met opdracht: 1^e weg rechts



Onbemande Routecontrole
Met opdracht: Hier keren
Niet verder omrijden



Onbemande Routecontrole
Voor A en B Klasse is een
getalcontrole een keercontrole
Voor C Klasse is een
getalcontrole geen keercontrole,
wel noteren op de controlekaart



Onbemande stempelcontrole
met oranje vlag (Zelfstempelaar)



Bemandecontrole
met oranje vlag



Routepijl



Dubbele Routepijl
Einde omleiding



Blauwe vlag
Start van de rit



Gele vlag
Finish van de rit

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.

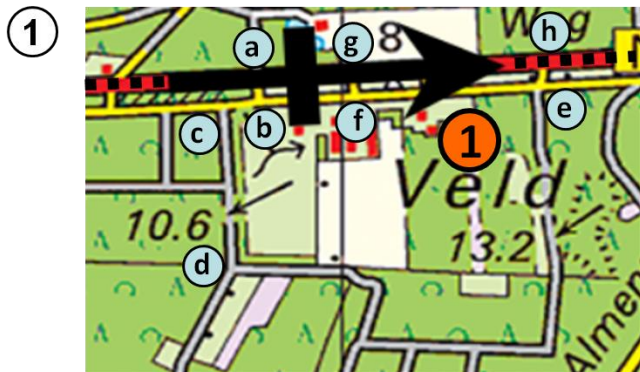
Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

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.
- Naast een punt is een cijfer in een gele cirkel geplaatst. De gele cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.**
13. 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.
3. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) op- genomen worden.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen kaartwegen **meer dan eens en in beide richtingen** in de route worden opgenomen.
5. Bij de routeconstructie hoeft geen 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

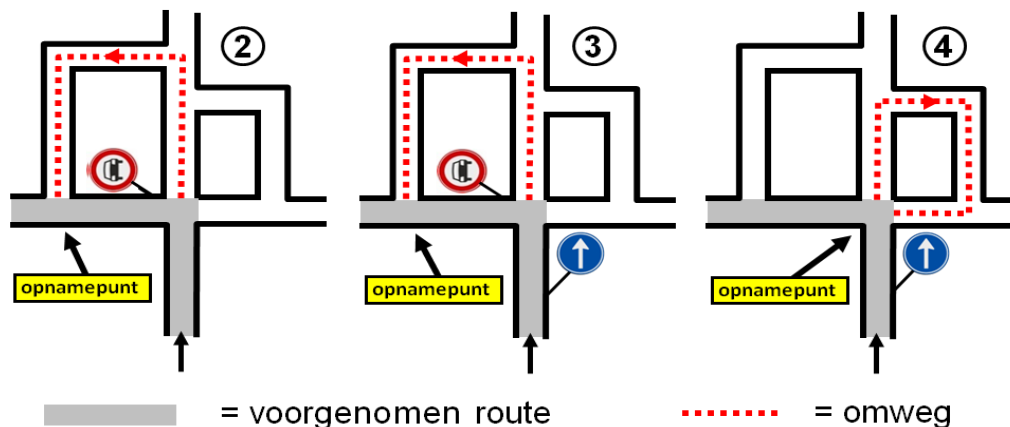
1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet 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 40 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 C klasse geldt dat een grotere afwijking dan 40 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 40 meter art. 3.1.4 in werking treedt.

3.1.4. De constructie van een omweg (alleen A- en B klasse)

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden 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 belangrikheid geldt dat:
 - a. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden als bij de routeconstructie;
 1. A-klasse: bij het systeem pijlenrit mag bij de constructie van de omweg de pijl wel tegengesteld bereden worden echter over zo kort mogelijke afstand. Een langere omweg met minder tegen gesteld rijden prevaleert.
 2. B-klasse: bij het systeem pijlenrit mag de pijl alleen meegaand bereden worden
 - 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).

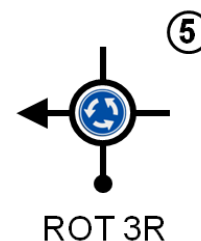


2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
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 **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.

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, dit geldt niet C Klasse.

3.3. Systeembeschrijvingen

3.3.1. 1^e Traject A-B-C Klasse Punten kortste route met kleurbeperking

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 in de routeopdracht genoemde punten van begin tot eind en in de aangegeven volgorde zijn opgenomen.
2. Wegen met een punt mogen maar 1 keer in de route worden opgenomen als ze aan de beurt zijn.
3. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg.
4. Alle overige kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen in alle richtingen worden bereden met toepassing van onderstaande beperkingen in volgorde van belangrijkheid:
 - a. Zo veel mogelijk gebruik maken van gele en wit gekleurde kaartwegen of een combinatie van de kleuren.
 - b. Over zo kort mogelijke afstand gebruik maken van oranje gekleurde kaartwegen.
Kruisen en raken is onbeperkt toegestaan ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
 - c. Grijs en paars gekleurde kaartwegen mogen op geen enkele manier worden gebruikt.
Dus ook niet raken en kruisen. (Uiteraard mag wel gebruik gemaakt worden van ongelijkvloerse kruisingen).
5. **Alleen A- en B Klasse:** Indien een punt reglementair niet meer bereikbaar blijkt te zijn, dan neemt u de route zo kort mogelijk na het punt op.
6. 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.

3.3.2. 2^e Traject A-B-C Klasse Pijlen 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 in de routeopdracht genoemde pijlen van begin tot eind en in de aangegeven volgorde zijn opgenomen.
2. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
3. Kleine uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
4. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
5. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden, te verlaten en te raken.
Het is niet toegestaan pijlen te kruisen.
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.

1. Bijlage A – Vrijwaringverklaring

De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelname aan een historische regelmatigheidsrit zowel voor de deelnemer als voor derden het risico meebrengt van zaakschade en personenschade (letselschade), gevolgschade daaronder begrepen. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn eigen rekening. De deelnemer heeft het reglement en/of de uitgegeven bulletins van het evenement gelezen en verklaart de geldende bepalingen te zullen naleven en de geldende wettelijke voorschriften en/of door de bevoegde autoriteiten verstrekte voorschriften en aanwijzingen te zullen naleven.

De organisatie, sponsors, (bestuurs)leden van de organiserende stichting/vereniging en de NRF aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor welke schade dan ook – ongeacht waaruit die schade bestaat en hoe die is ontstaan – die een deelnemer in verband met deelname aan een evenement lijdt dan wel aan derden of andere deelnemers veroorzaakt. De deelnemer verklaart dat hij de organisatie, de NRF en de sponsors niet aansprakelijk zal stellen of houden en hen zal vrijwaren voor enige door hem geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade hieronder begrepen.

Bovendien verklaart de deelnemer dat tijdens het evenement de auto waarmee aan een evenement wordt deelgenomen tenminste tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid verzekerd is conform de vereisten zoals vastgelegd in de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) en dat de voor deze verzekering berekende premie tijdig is betaald.

Het is de deelnemer bekend dat assuradeuren deelname aan regelmatigheidsritten mogelijk uit kunnen sluiten maar dat de deelnemer, indien dit voor hem of haar van toepassing is, tevens verklaart hiervoor een aanvullende verzekering te hebben afgesloten die de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) ook tijdens het evenement volledig dekt.

Indien de auto in Nederland is geregistreerd dient deze, indien van toepassing, over een geldige apk-keuring te beschikken, of een daarmee gelijk te stellen keuring als de auto in het buitenland is geregistreerd en voorts dat degene die de deelnemende auto bestuurt beschikt over een in Nederland geldig rijbewijs.

Tevens verklaart de deelnemer lichamelijk en geestelijk gezond te zijn om aan het evenement deel te nemen en dat deze bekwaam is om dit te doen. De deelnemer erkent de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerde sport, en verklaart dit risico te accepteren.

Tot slot verklaart de deelnemer het reglement van het evenement te zullen naleven alsmede dat de bestuurder tenminste 18 jaar is en over een geldig rijbewijs beschikt en dat er tijdens het evenement niet gewisseld wordt tussen de bestuurder en de navigator van de equipe indien zij niet beide over een geldig rijbewijs beschikken en/of niet beide voldoen aan de eisen die de verzekeraar van de deelnemende auto aan het besturen van de auto stelt.

De equipe verleent de organisatie goedkeuring dat zij tijdens het evenement mogelijk gefotografeerd en/of gefilmd kan worden.

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: Piet Anthonissen

TELEFOON: 06-28 96 39 20

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 bekeld 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. Betrach 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 (verstrek 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

Legenda

a	b	c	d	e	f	g	h
a	b	c	d	e	f	g	h
huizenblok	huizen	wandelgebied	muur	groot gebouw	hoogbouw	kassen	industrialgebied

wegen

	autosnelweg
	hoofdweg
	met gescheiden rijbanen
	7 m of breder
	4-7 m breed
	smaller dan 4 m
	regionale weg
	met gescheiden rijbanen
	7 m of breder
	4-7 m breed
	smaller dan 4 m
	lokale weg
	met gescheiden rijbanen
	7 m of breder
	4-7 m breed
	smaller dan 4 m
	straat
	overige weg
	weg met losse of slechte verharding
	onverharde weg
	fietspad
	fietspad
	pad, voetpad
	weg in aanleg
	weg in ontwerp

	viaduct
	mini-rotonde

	tunnel
	beweegbare brug
	brug op pijlers

	spoorwegen
	spoorweg: enkelspoor
	spoorweg: dubbelspoor
	spoorweg: driesporig
	spoorweg: viersporig
	a station b laadperron
	tram
	metro a metrostation

hydrografie

	waterloop:
	smaller dan 3 m
	3-6 m breed
	breder dan 6 m
	a schutsluis b brug
	c vonder
	a grondduiker b stuw
	c duiker d sluis
	voetbrug

	a pontveer
	b voetveer
	c peilschaal
	d kilometraalbord
	e stroomrichting
	f baak g dok
	h lichtopstand
	i aanlegsteigers
	j versterkt talud
	k eb/vloed aanduiding
	l dieptegetal

	m hoogwaterlijn
	n laagwaterlijn
	o dieptelijnen
	p droogvallende grond
	q krib, golfbreker

Legend

a	b	c	d	e	f	g	h
a	b	c	d	e	f	g	h
built-up area	residential block	houses	pedestrian precinct	wall	large building	high-rise building	greenhouses

roads

	motorway
	main road:
	dual carriageway
	7 m wide or over
	4-7 m wide
	less than 4 m wide
	regional road:
	dual carriageway
	7 m wide or over
	4-7 m wide
	less than 4 m wide
	local road:
	dual carriageway
	7 m wide or over
	4-7 m wide
	less than 4 m wide
	street
	other road
	loose or light surface road
	unmetalled road
	cycle-track
	cycle-track
	path, footpath
	road under construction
	planned road

	viaduct
	small roundabout

	tunnel
	movable bridge
	bridge on piers

	railways
	railway: single track
	railway: double track
	railway: three tracks
	railway: four tracks
	a station b loading-bay
	tramway
	underground station

hydrography

	watercourse:
	smaller than 3 m wide
	3-6 m wide
	6 m wide or over
	lock bridge
	foot-bridge
	culvert siphon weir
	culvert sluice

	ferry
	ferry for pedestrians
	water-level gauge
	kilometre sign
	direction of flow
	beacon dock
	light beacon
	landing-stages
	reinforced slope
	indication of tides
	sounding

	high water mark
	low water mark
	bathymetric contours
	tidal flat
	jetty, breakwater

a	b	c	d	e	f	g	h
a	b	c	d	e	f	g	h
RD-steen	GPS-kernnetpunt	toren, hoge koepel	kerk met toren	markant object	watertoren	vuurtoren	landmark

overige symbolen

a	b	c	d	e	f	g	h
a	b	c	d	e	f	g	h
kerk zonder toren	toren, hoge koepel	kerk met toren	markant object	watertoren	vuurtoren	landmark	landmark

a	b	c	d	e	f	g	h
a	b	c	d	e	f	g	h
gemeentehuis	postkantoor	politiebureau	kapel	kruis	begraafplaats	vlampijp	wegwijzer
a	b	c	d	e	f	g	h
telescoop	windmolen	watermolen	windmolen	windturbine	oliepompinstallatie	seinmast	zendmast
a	b	c	d	e	f	g	h
hunebed	monument	gemaal	paal	markante boom	boom d opslagtank	kampeerterrein	sportcomplex
a	b	c	d	e	f	g	h
ziekenhuis	schietbaan	afstering	hoogspanningsleiding	geluidswering	rode informatie	wegnummering	a tankstation

a	b	c	d	e	f	g	h
a	b	c	d	e	f	g	h
carpoolplaats	afritnummer	aantal rijstroken	kilometerpaal	wegafsluiting	grenzen	rijksgrans	provinciegrans
a	b	c	d	e	f	g	h
gemeentegrens	grens nationaal park	reliëf	a dijk: 2,5 m of hoger	b dijk: 1-2,5 m hoog	kade, wal: 0,5-1 m hoog	a berijdbare dijk	b ingraving
a	b	c	d	e	f	g	h
hoogtelijnen	hoogtepunt	a steile rand	b helling	bodemgebruik	a weide met sloten	b bouwland met greppels	c boomgaard

a	b	c	d	e	f	g	h
a	b	c	d	e	f	g	h
boomkwekerij	weide met populieren	loofbos	naaldbos	gemengd bos	griend	heide	zand
a	b	c	d	e	f	g	h
m dras en riet	heg en houtwal	vegetation	meadow with ditches	arable land with trenches	orchard	orchard (low)	tree nursery
a	b	c	d	e	f	g	h
meadow with poplar	deciduous forest	coniferous forest	mixed forest	osier	heath	sand	marsh and reed

a	b	c	d	e	f	g	h
a	b	c	d	e	f	g	h
hedge and hedge-bank	vegetation	meadow with ditches	arable land with trenches	orchard	orchard (low)	tree nursery	meadow with poplar
a	b	c	d	e	f	g	h
deciduous forest	coniferous forest	mixed forest	osier	heath	sand	marsh and reed	hedge and hedge-bank