



KLIP IV: “Een kleintje SLS” zondag 2 november 2014



Uitzetters:
Peter Rovers – Bart den Hartog
Bijzonder Reglement

Inhoudsopgave

1 Algemene zaken.....	3	2.9 Neutralisatie van controle(s).....	13
1.1 Inleiding.....	3	2.10 Uitslagen.....	13
1.2 Wedstrijdsecretariaat.....	3	2.11 Vragen, protesten en beroep.....	13
1.3 Vergunningen.....	3	3 Strafpunten.....	14
1.4 Verzekeringen.....	3	3.1 Algemeen.....	14
1.5 Inschrijving.....	3	3.2 Tijd.....	14
1.6 Inschrijfgeld.....	4	4 Kaartleesinstructies.....	15
1.7 Terugbetaling inschrijfgeld.....	4	4.1 Algemeen.....	15
1.8 Toe te laten auto's.....	4	4.2 Omrij-instructies.....	15
1.9 Wedstrijdnummer.....	5	4.3 Pijlen (op één na) kortste route.....	16
1.10 Locatie.....	5	4.4 Pijlen kortste route met barricades.....	16
1.11 Officials:.....	5	4.5 Pijlen kortste route, punten één na kortste route.....	17
1.12 Programma.....	6	4.6 Punten vrije route.....	17
1.13 Afstanden en tijden.....	6	4.7 Pijlen kortste route, punten vrije route.....	17
2 Verloop van het evenement.....	7	5 Voorbeelden van het controlemateriaal.....	19
2.1 Routeboek en controlekaart.....	7	6 Calamiteitenprocedure.....	20
2.2 Routecontroles (RC's) en herstelopdrachten.....	7	6.1 Wat is een calamiteit?.....	20
2.3 Quietzones.....	8	6.2 Alarmering binnen de organisatie.....	20
2.4 Routeonderbrekingen.....	8	6.3 Opsomming activiteiten.....	20
2.5 DHRC-pijlen.....	8	6.4 Veiligheidsregels:.....	21
2.6 Tijdcontroles en tijdstraf.....	9	7 Verklaring voor acceptatie en afstand van verhaal.....	22
2.7 Regelmatigheidsproeven.....	12		
2.8 Ex aequo.....	12		

1 Algemene zaken

1.1 Inleiding

De Dutch Historic Rally Club (DHRC) organiseert op zondag 2 november 2014 een eendaagse kaartlees-rit, speciaal bedoeld voor het oefenen van minder ervaren equipes: “KLIP IV: Een kleintje SLS”.

KLIP IV is een evenement met een toer karakter voor historische motorvoertuigen, die voor 1 januari 1987 gebouwd zijn, waarbij het rijden van de juiste route binnen een bepaald tijdsbestek of met een bepaalde gemiddelde snelheid de bepalende factor voor het eindklassement is.

KLIP IV wordt verreden onder auspiciën van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF).

KLIP IV wordt verreden volgens de bepalingen van:

1. Het standaard reglement van de NHRF. Dit reglement is te downloaden op de site van de NHRF www.nhrf.nl
2. Dit bijzonder reglement¹. De reglementencommissie van de NHRF heeft dit bijzonder reglement op 10 oktober 2014 goedgekeurd onder nummer NHRF-BR-14-14.
3. Eventuele bulletins.

1.2 Wedstrijdsecretariaat

Het wedstrijdsecretariaat is voor en na KLIP IV:

Secretariaat DHRC
Mevr. Joan van de Lustgraaf
Kolklaan 4
3953 BM MAARSBERGEN
Telefoon: 0651 557 949
E-mail: secretaris@dhrc.nl

1.3 Vergunningen

Voor deze rit is vergunning aangevraagd bij én verkregen van de provincie Noord-Brabant onder nummer xxx, de dato xxx. Tevens is bij alle gemeenten waar de route doorheen voert een verklaring van geen bezwaar aangevraagd en verkregen. De officials onderweg en de wedstrijdleider in Boxtel zijn in het bezit van deze vergunning en verklaringen van geen bezwaar. Bij eventuele vragen van politie of andere overheidsdienaren kunt u naar de officials onderweg of naar de wedstrijdleider op de start- en finishlocatie verwijzen.

1.4 Verzekeringen

De DHRC heeft voor KLIP IV via de NHRF en Marsh Nederland B.V. bij Achmea Schadeverzekeringen N.V. (Avéro) voor alle deelnemers een secundaire WAM en een inzittendenverzekering afgesloten.

De deelnemer dient er zelf op toe te zien dat zij voor hun wedstrijdauto in het bezit zijn van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM) tijdens het evenement, die dekking biedt aan de specifieke bestuurder. Zie paragraaf 5.1 van het standaard reglement van de NHRF.

1.5 Inschrijving

Voor KLIP IV kan op de DHRC-site worden ingeschreven in de Sport- en Tourklasse. De inschrijving opent op zondag 7 september 2014 en sluit vrijdag 31 oktober 2014 of zoveel eerder wanneer het maximum aantal deelnemers in bereikt.

De Sportklasse is geschikt voor de meer ervaren deelnemers. De Tourklasse is geschikt voor de minder ervaren en beginnende deelnemers.

¹ De reglementen worden niet op papier uitgereikt aan de deelnemers. Zij krijgen in hun acceptatiebericht dit reglement als bijlage toegezonden. Bovendien kunnen zij dit reglement op de DHRC-site downloaden.

De organisatie behoudt zich het recht voor om al te bescheiden deelnemers in te schrijven in de Sportklasse, dan wel te optimistische deelnemers in te schrijven in de Tourklasse.

Het maximum aantal equipes bedraagt 75.

1.6 Inschrijfgeld

De hoogte van het inschrijfgeld bedraagt € 75,00 voor equipes waarvan minstens één lid DHRC-lid is. Voor equipes waarvan geen van beide leden DHRC-lid is bedraagt het inschrijfgeld € 85,00. Het volledige inschrijfgeld dient voor de start te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL31ABNA0529697505 van de Dutch Historic Rally Club te Rijswijk (Z.H.), onder vermelding van de beide namen van de equipe. Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld is bijgeschreven op de bankrekening van de DHRC.

In het inschrijfgeld is inbegrepen:

1. Ontvangst met koffie en thee;
2. Toegang tot de minikaartleescursus;
3. Lunchbuffet;
4. Routeboek;
5. Gedrukte uitleg.

1.7 Terugbetaling inschrijfgeld

Indien een deelnemende equipe zijn inschrijving uiterlijk één maand voor de wedstrijddatum annuleert wordt het volledige inschrijfgeld terugbetaald.

Indien een deelnemende equipe zijn inschrijving tussen één maand en twee weken voor de wedstrijddatum annuleert wordt 50% van het inschrijfgeld terugbetaald. Indien een deelnemende equipe zich binnen twee weken voor de wedstrijddatum terugtrekt vindt geen restitutie plaats. Wel kan het deelnemende equipe twee andere, nieuwe, deelnemers in zijn plaats opgeven.

Indien het evenement door overmacht niet kan doorgaan wordt 75% van het inschrijfgeld terugbetaald.

1.8 Toe te laten auto's

Deelname staat open voor personenauto's die gebouwd zijn vóór 1 januari 1987.

Wij wijzen u nadrukkelijk op paragraaf 6.3 van het standaard reglement van de NHRF:

De aanwezigheid van vaste en/of mobiele GPS-navigatieapparatuur is bij historische voertuigen niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Bij niet historische voertuigen mag eventuele GPS-apparatuur niet gebruikt worden c.q. ingeschakeld zijn, zulks op straffe van uitsluiting.

Indien u een navigatiesysteem heeft gebruikt om de startlocatie te bereiken dient u dit systeem in de kofferbak van uw auto op te bergen, alvorens u aan de rit begint.

GPS-gestuurde tripmeters zijn toegestaan. Het gebruik van een app op een smartphone met een tripmeterfunctionaliteit is echter *niet* toegestaan, conform paragraaf 6.3 van het standaard reglement van de NHRF:

Het gebruik van mobiele telefoons of enig ander elektronisch communicatiemiddel is tijdens het verrijden van het evenement niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Dit verbod geldt niet voor noodgevallen noch om de eventuele aanwezige technische servicecrew van de organisator te bellen of om de organisator een ongeval, pech of de opgave van de deelnemer te melden.

1.8.1 Moderne auto's

Beginnende deelnemers die (nog) geen geschikte klassieke auto hebben, of wiens klassieke auto nog is restauratie of reparatie is, mogen gedurende maximaal één jaar met KLIP's meedoen met een moderne auto. Dit geldt ook voor deelnemers in de Tourklasse, wiens klassieke auto vlak voor de KLIP het begeeft en reparatie vóór de KLIP niet mogelijk is. Deelnemers met een moderne auto doen mee in een aparte

klasse, de “Moderne Klasse”, die verder qua inhoud (moeilijkheidsgraad, tijdschema) hetzelfde is als de Tourklasse.

Deelnemers in de Sportklasse kunnen nimmer deelnemen met een moderne auto.

1.9 Wedstrijdnummer

Er wordt bij de documentencontrole per deelnemende auto een wedstrijdnummer verstrekt. Deelnemers dienen dit wedstrijdnummer in de rechterbovenhoek van de voorruit te bevestigen, zodat dit gedurende het hele evenement duidelijk zichtbaar is.

1.10 Locatie

De start en finish bevinden zich bij:

Belevingscentrum Classic Park
Koppenhoefstraat 14
5283 VK Boxtel
Telefoon: 0411 - 60 50 000
Website: www.classicpark.nl/nl

1.11 Officials:

Uitzetters	Peter Rovers – Bart den Hartog
Controle	Jacques Limpens – Jos Jurriëns
Wedstrijdleiding	Jacques Limpens
Nulrijder en wegzetten controle-materiaal	Peter Rovers
Documentencontrole, Starttafel/TC1, TC6 (finish)	Joan van de Lustgraaf – Jan Legerstee
Bemanning TC 2	Jos Jurriëns – Jack Fidder
Bemanning TC 3	Aad Lourens – Ronald Jans
Bemanning GTC	Fred en Yvon Hak
Bemanning TC 4	Henk Melis – Jan van Eijk
Bemanning TC 5	Aad en Bert Gerritse
Snelheidscontrole	André Braker – Lourens Kloppenburg
Oprollers	Wouter van der Veen en Jan Kuenen
Rekenkamer	Marcel de Reuver, Jos Jurriëns en Jack Fidder

Bij eventuele calamiteiten verzoeken wij u contact op te nemen met de wedstrijdleader Jacques Limpens, telefoon 0654 757 378.

1.12 Programma

10:15 uur	Opening documentencontrole en koffie of thee voor de deelnemers
10:30 – 11:30 uur	Minikaartleescursus door Maarten Peters voor de absolute beginners
11:30 uur	Welkomstwoord door de voorzitter en briefing door de uitzetters
11:45 uur	Gezamenlijk lunchbuffet
12:31 uur	Start eerste equipe Sportklasse
13:00 uur	Start eerste equipe Tourklasse
16:30 uur	Geplande finish eerste equipe Sportklasse
17:00 uur	Geplande finish eerste equipe Tourklasse
± 18:00 uur	Wanneer alle deelnemers weer terug zijn uitleg van KLIP IV door Peter Rovers, hoe u had moeten rijden om alles goed te doen en aansluitend prijsuitreiking.

1.13 Afstanden en tijden

1.13.1 Sportklasse

Traject	Lengte	Tijd	Gemiddelde snelheid	Systeem
1	32,3	0:45	43,1 km/uur	Pijlen kortste route met barricades
2	45,5	1:05	42,0 km/uur	Pijlen kortste route, punten één na kortste route
3	24,9	0:35	42,7 km/uur	Pijlen kortste route, punten vrije route, inclusief een regelmatigheidsproef
4	28,3	0:40	42,5 km/uur	Pijlen kortste route
5	40,9	0:55	44,6 km/uur	Punten vrije route
Totaal	164,7	4 uur		

1.13.2 Tourklasse

Traject	Lengte	Tijd	Gemiddelde snelheid	Systeem
		0:10	-	Intekentijd
1	27	n.n.b.	n.n.b.	Pijlen kortste route met barricades
2	45	n.n.b.	n.n.b.	Pijlen kortste route, punten één na kortste route
3	24	n.n.b.	n.n.b.	Pijlen kortste route, inclusief een regelmatigheidsproef
4	28	n.n.b.	n.n.b.	Pijlen kortste route
5	40,7	n.n.b.	n.n.b.	Punten vrije route
Totaal	132	4 uur		

KLIP IV bevat een regelmatigheidsproef; voor de Sportklasse met wisselende snelheden, voor de Tourklasse met één en dezelfde gemiddelde snelheid. De regelmatigheidsproef begint met een zelfstart, , kort na TC 3

KLIP IV kent geen behendigheidsproef.

2 Verloop van het evenement

2.1 Routeboek en controlekaart

1. Bij de start krijgt u een routeboek en een controlekaart uitgereikt. In het routeboek staan de kaartfragmenten en opdrachten die tijdens het evenement een rol spelen. Op de controlekaart staat een tijdschema en moet u de letters invullen die u onderweg tegenkomt.
2. Het is niet toegestaan ander kaartmateriaal nauwkeuriger dan 1: 200.000 in de auto te hebben, dan de door de organisatie uitgereikte kaartfragmenten. Wanneer dit toch wordt aangetroffen, wordt dit bestraft met 300 strafpunten.
3. De controles dienen, in de volgorde waarin u ze tegenkomt, met onuitwisbare blauwe of zwarte pen te worden genoteerd op de controlekaart. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot diskwalificatie.

2.2 Routecontroles (RC's) en herstelopdrachten

1. Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles. Een routecontrole (RC) kan zijn:
 1. een oranje bord met daarop een zwarte letter (passeercontrole). De equipe dient de controleletter enkellijinig en met blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren.
 2. een oranje bord met afbeelding van een stempel en een stempel (stempelcontrole). Bij een stempelcontrole dient de equipe een afdruk van de betreffende stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Let erop dat u het controlebord laat staan en niet omver trekt! Stempelcontroles zijn niet voorzien van een stempelkussen. Zorg er daarom voor dat u een stempelkussen in uw auto hebt!
 3. een bemande controle. Deze is te herkennen aan een rood bord met daarop de tekst “STOP 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. Wanneer een bemande RC vanuit de verkeerde richting wordt binnengereden, dan staat dit gelijk met het missen van de betreffende controle c.q. het aandoen van een foutcontrole en wordt als zodanig bestraft.
2. Voorbeelden van de controleborden vindt u in hoofdstuk 5 op bladzijde 19.
3. Controles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de ideale passeertijd van de eerste deelnemer, tot 30 minuten na de ideale passeertijd van de laatste deelnemer.
4. Controles staan in principe duidelijk zichtbaar rechts van de route. Waar dat onmogelijk of niet wenselijk is, bijvoorbeeld bij een 'driehoekje', kan een controle links of enigszins verstopt geplaatst zijn.
5. Er kunnen buiten de juiste route foutcontroles staan.
6. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.
7. Bij een RC kan ook nog een opdracht vermeld zijn die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Deze opdracht kan in code vermeld zijn (zie hieronder) en eventueel voorafgegaan worden door een klasseaanduiding: S = Sportklasse, T = Tourklasse. De opdracht geldt dan alleen voor de vermelde klasse.

Herstelcodes:	HK	Hier Keren
	1R	Eerste weg rechts (1L = Eerste weg links)
	ER	Einde weg rechts (EL = Einde weg links)
	VR	Voorrangskruising rechts (VL = Voorrangskruising links)

NVO	Niet verder omrijden / niet verder herconstrueren
DMIL	Niet verder omrijden, doorgaan met ingetekende lijn
DMG	Niet verder omrijden, doorgaan met grensbenadering
15	Niet verder omrijden, doorgaan met opdracht 15 ² .

2.3 Quietzones

1. Quietzones (Q-zones) zijn herkenbaar aan een geel bord met een zwarte Q aan de rechterzijde van de weg. Het einde van een quietzone wordt aangegeven door zo'n zelfde bord met daardoorheen een diagonale streep. U dient bij een bord die een Q-zone aanduidt *NIET* een Q op uw controlekaart te noteren! Zie de voorbeelden in hoofdstuk 5.
2. Quiet-zones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven.

2.4 Routeonderbrekingen

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

1. Door de uitzetter ook geconstateerde routeonderbrekingen. 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 en dergelijke. De uitzetter heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrij-instructies in werking, zoals genoemd in paragraaf 4.2 op bladzijde 15 en 16. Over het algemeen doen zich dit soort routeonderbrekingen alleen bij de Sportklasse voor.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten nog niet waren, maar die kort voor het rijden van de rally door de deelnemers er wél waren. De uitzetter heeft deze routeonderbrekingen geconstateerd bij het kort voor de rally narijden van de route, of bij het wegzetten van de controleborden. Denk hierbij aan wegwerkzaamheden, een braderie, tijdelijk geplaatste verbodsborden en dergelijke. In een dergelijk geval zal gebruik worden gemaakt van DHRC-pijlen, om equipes weer naar de juiste route te leiden. Dit zal worden gedaan middels enkelvoudige DHRC-pijlen die dienen te worden gevolgd.

Een dergelijke omleiding wordt afgesloten met twee DHRC-pijlen (boven of naast elkaar; zogenoemde dubbele pijlen). Het einde van de omleiding bevindt zich op de voorgenomen route.

Op een dergelijke omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd te worden op de controlekaart.
3. Routeonderbrekingen, die zich uiterst kort of tijdens de rally voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval of een boze boer, die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In een dergelijk geval dienen de equipes de route zo snel mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De route naar de oorspronkelijke route is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen. Controles tijdens de omrijroute dienen niet opgeschreven te worden. Eventuele controles die op de afgesloten weg staan zullen worden geneutraliseerd.

2.5 DHRC-pijlen

1. Dubbele DHRC-pijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt of dat een weg, die afgesloten is voor het overige verkeer, toch ingereeden moet worden en dat de DHRC hiervoor toestemming van de wegbeheerder heeft gekregen. Deze pijlen worden *NIET* voorafgegaan door enkele pijlen.
2. Indien aan het begin van een weg een DHRC-pijl met de punt naar *beneden* is geplaatst, dan heeft deze pijl dezelfde betekenis als een verkeersbord 'verboden in te rijden'.

Voorbeelden van de diverse pijlen vindt u in hoofdstuk 5 (bladzijde 19).

2 Natuurlijk kan hier elk ander getal gebruikt zijn. Het gaat hier om een voorbeeld.

2.6 Tijdcontroles en tijdstraf

2.6.1 Gebruikte tijd

Voor het vaststellen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van zendergestuurde klokken (radio controlled, Funkuhr) Deze klokken ontvangen de atoomtijd, verzonden door de langegolfzender in Frankfurt.

2.6.2 Inrichting tijdcontroles en meldingstijdstip

1. De *tijdcontroles (TC's)* zijn aangegeven op de routekaarten in het routeboek. Een TC wordt langs de route aangegeven door een wit bord met een rode klok, voorafgegaan door eenzelfde bord met een gele klok, dat ongeveer 25 meter voor de TC is geplaatst. Zie de voorbeelden in hoofdstuk 5 op bladzijde 19.
2. Het meldingstijdstip is het moment dat de auto het bord met de gele klok passeert. Het registreren van de meldingstijd kan alleen gebeuren als beide leden van de equipe zich met hun auto tussen het bord met de gele en het bord met de rode klok bevinden. Zodra u het bord met de gele klok gepasseerd bent, dient u uw auto, op beheerste wijze, zoveel mogelijk aan te sluiten in de richting van het bord met de rode klok. Vervolgens overhandigt een van de leden van de equipe de controlekaart aan de official. De official vermeldt op de controlekaart de zogenoemde *werkelijke passeertijd (WPT)*, de tijd waarop de equipe het bord met de gele klok is gepasseerd.

2.6.3 Controlekaart

Op de controlekaart van de equipe, die bij de start wordt uitgereikt, staan voor elke TC de ideale passeertijden (IPT's) van equipe nummer 0 (Sportklasse) respectievelijk nummer 40 (Tourklasse) genoteerd. Deelnemers dienen zelf hun IPT voor de betreffende TC uit te rekenen door het verschil tussen de starttijd van nummer 0 respectievelijk 40 en hun eigen starttijd op te tellen bij de vermelde IPT bij die TC.

Voorbeeld: Op de controlekaart staat als starttijd voor nummer 40: 13:00 uur. Startnummer 69 start 29 minuten later, dus om 13:29 uur. Bij TC 2 staat als IPT voor startnummer 40 vermeld: 15:45 uur. De IPT voor startnummer 69 bij TC 2 is dan 15:45 uur + 29 minuten = 16:14 uur.

2.6.4 Start

U dient zich op uw IPT-starttijd bij de starttafel te melden. Indien u zich later meldt dan uw starttijd, ontvangt u 10 strafpunten per minuut tijdachterstand. Te vroeg starten is niet mogelijk en indien u zich meer dan 30 minuten na uw starttijd meldt, kunt u niet meer van start gaan.

2.6.5 Tijdachterstand

1. Een eventueel opgelopen tijdachterstand kan niet ongestraft worden ingelopen bij een volgende TC. Als men bijvoorbeeld bij TC 2 vijf minuten te laat is (en dus tijdstrafpunten oploopt), dan kan men bij TC 3 alleen vermeerdering van het aantal tijdstrafpunten voorkomen door zich ook daar vijf minuten na de IPT te melden. Feitelijk schuift de ideale meldingstijd voor de volgende TC dus op met de opgelopen tijdachterstand.
2. Een *vergroting* van de tijdachterstand bij een TC wordt met 10 strafpunten per minuut bestraft. Als men bijv. bij TC 2 vijf minuten te laat is, dan wordt dat bestraft met $5 \times 10 = 50$ strafpunten. Is men vervolgens bij TC 3 zeven minuten te laat, dan ontvangt men daarvoor $(7-5) \times 10 = 20$ strafpunten. Men dient zich nu zeven minuten na de IPT te melden bij TC4.
3. Met andere woorden: u mag (moet) zich bij de eerstvolgende TC straffeloos evenveel minuten te laat ten opzichte van uw IPT melden als bij de vorige TC; alleen de **extra** tijdsoverschrijding wordt bestraft.
4. Als u zich meer dan 30 minuten te laat bij een TC meldt, dan is de TC gemist en gelden andere regels. Zie artikel 2.6.7.

2.6.6 Tijd inlopen en te vroeg melden

1. Een *verkleining* van de tijdachterstand bij een TC wordt met 20 strafpunten per minuut (met een maximum van 300 strafpunten) bestraft. Als men bijvoorbeeld bij TC 2 vijf minuten te laat is, dan wordt dat bestraft met $5 \times 10 = 50$ strafpunten. Is men vervolgens bij TC 3 nog maar één minuut te laat, dan ontvangt men daarvoor $(5-1) \times 20 = 80$ strafpunten. Men dient zich nu één minuut na de IPT te melden bij TC 4.
2. Met andere woorden: tijd inlopen wordt bestraft met 20 strafpunten per ingehaalde minuut.
3. Indien men zich - bij vergissing - vroeger dan de IPT meldt bij een TC, dan ontvangt u daarvoor strafpunten zoals hierboven beschreven. Bij de volgende TC dient men zich dan niet opnieuw vroeger dan de IPT, maar op de IPT te melden.
4. Indien u te vroeg bij een TC aankomt, adviseren we u op een veilige plaats ruim vóór de TC te wachten tot uw streeftijd is aangebroken en dan pas de TC-zone in te rijden.

2.6.7 TC gemist

1. Wanneer u een TC niet aandoet of als u zich meer dan 30 minuten ná of 15 minuten vóór uw IPT bij een TC meldt, dan heeft u die TC *gemist*. Het 'missen' van een TC wordt met 300 strafpunten bestraft. Voor het berekenen van de streeftijd bij de volgende TC is de tijdachterstand bij de laatste **niet** gemiste TC het uitgangspunt.
2. Indien u een TC gemist heeft omdat u meer dan 30 minuten te laat was, adviseren we u om de route 'af te snijden' zodat u de volgende TC weer op of dichterbij de buurt van uw streeftijd kunt aandoen.

2.6.8 TC IN en Finish

1. Het is toegestaan een TC IN, vaak de TC voor de lunchpauze of de finish, te vroeg aan te doen. Wel moet de equipe dan de door hem gewenste streeftijd op de controlekaart laten noteren.
2. Voorbeeld: u was bij TC 4 vijf minuten te laat en arriveert daarna bij TC 5 IN twee minuten na uw IPT (dus drie minuten vóór uw streeftijd). U hoeft dan geen drie minuten te wachten, maar kunt zich direct bij de TC melden met de vraag de streeftijd op de controlekaart te laten noteren. De officials honoreren de vraag een afwijkende tijd te noteren - uiteraard - alleen als die tijd in de toekomst ligt.
3. Alle TC's zijn open van 15 minuten voor de IPT van de eerste equipe tot 30 minuten na de IPT van de laatste equipe.
4. Wanneer een equipe uit de **Sportklasse** zich meer dan **30** minuten later dan zijn IPT bij de finishcontrole meldt, wordt de equipe niet opgenomen in het klassement.
5. Wanneer een equipe uit de **Tourklasse** zich meer dan **60³** minuten later dan zijn IPT bij de finishcontrole meldt, wordt de equipe niet opgenomen in het klassement.

³ Nota bene: de routecontroles zijn geopend tot 30 minuten na de IPT van de laatste equipe. Het kan dus voorkomen dat bij een tijdsoverschrijding van meer dan 30 minuten de routecontroles reeds zijn opgeruimd.

Bijzonder Reglement KLIP IV: “Een kleintje SLS”



Rekenvoorbeeld 1:

	Start	TC2	TC3	TC4	Finish	Totaal
IPT:	10:05	11:16	13:16	14:16	16:16	
WPT:	10:05	11:18	13:21	14:44	17:00	
Afwijking:	0	+2	+5	+28	+44	
Strafpunten:	0	20 ⁴	30 ⁵	230 ⁶	N.G. ⁷	DNF⁸

Rekenvoorbeeld 2:

	Start	TC2	TC3	TC4	Finish	Totaal
IPT:	10:05	11:16	13:16	14:16	16:16	
WPT:	10:06	11:14	13:17	14:16	16:16	
Afwijking:	+1	-2	+1	0	0	
Strafpunten:	10 ⁹	60 ¹⁰	10 ¹¹	20 ¹²	0 ¹³	100

Rekenvoorbeeld 3:

	Start	TC2	TC3	TC4	Finish	Totaal
IPT:	10:05	11:16	13:16	14:16	16:16	
WPT:	10:05	11:50	13:30	14:26	16:26	
Afwijking:	0	+34	+14	+10	+10	
Strafpunten:	0	300 ¹⁴	140 ¹⁵	80 ¹⁶	0 ¹⁷	520

4 Start was op IPT, echter bij TC2 twee minuten later dan de IPT. Tijdstraf is: $2 \times 10 = 20$ strafpunten.

5 De tijdachterstand is vergroot van 2 naar 5 minuten, een toename met 3 minuten. De tijdstraf is derhalve $3 \times 10 = 30$ strafpunten

6 De tijdachterstand vergroot van 5 naar 28 minuten. Dit betekent een toename met 23 minuten. De tijdstraf is derhalve $23 \times 10 = 230$ strafpunten.

7 De finish is 44 minuten na de IPT aangedaan. Dat is meer dan 30 minuten na de IPT, daarom niet geklasseerd (N.G.).

8 DNF = did not finish.

9 De start was 1 minuut na de IPT. De tijdstraf daarvoor is $1 \times 10 = 10$ strafpunten.

10 Er is tijd ingelopen van +1 naar -2 minuten ten opzichte van de IPT. Dus er zijn 3 minuten ingelopen. Tijdstraf: $3 \times 20 = 60$ strafpunten. Bij TC2 heeft de equipe zich gemeld vóór haar IPT, dus de streeftijd voor TC3 is de IPT.

11 Te laat. De tijdachterstand is 1 minuut na IPT, dus tijdstraf: $1 \times 10 = 10$ strafpunten.

12 Van +1 naar IPT, dus 1 minuut ingelopen. Tijdstraf: $1 \times 20 = 20$ strafpunten. De streeftijd voor de finish blijft de IPT.

13 Gemeld op streeftijd (IPT), dus geen tijdstraf.

14 TC2 gemist, dus 300 strafpunten. Streeftijd bij TC3: IPT, want de laatst niet gemiste TC was de start.

15 14 minuten later dan de IPT, Dus tijdstraf: $14 \times 10 = 140$ strafpunten.

16 Van 14 minuten na de IPT bij TC2 naar 10 minuten na de IPT bij TC3, dus 4 minuten ingelopen. Tijdstraf: $4 \times 20 = 80$ strafpunten.

17 +10 is +10 minuten na de IPT gebleven, dus geen tijd ingelopen of verder uitgelopen. Geen tijdstraf.

2.7 Regelmatigheidsproeven

1. Als onderdeel van een evenement kunnen één of meer regelmatigheidsproeven (RP) zijn opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstands-tijdtabel worden bij de start of bij een TC verstrekt.
2. Een RP kan beginnen bij een bemande controle of bij een zogenoemde zelfstart. Deze is duidelijk in het routeboek aangegeven. In het veld is deze aangegeven met een bordje met de tekst: 'RP zelfstart'. Zie het voorbeeld in hoofdstuk hoofdstuk 5 (bladzijde 19). De tijd waarop u moet starten staat duidelijk in het routeboek aangegeven en is in het algemeen x minuten na uw werkelijke passeertijd bij de voorafgaande TC. De zelfstart moet dan in de eerste seconde van de minuut plaatsvinden. Voorbeeld: stel de WPT bij TC5 is 13:07 en de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na de WPT bij TC5, dan is uw zelfstart gepland om exact 13:10:00. De starttijd kan ook worden genoteerd door de bemanning van de voorafgaande TC.
3. U dient op uw starttijd bij de zelfstart te vertrekken. De RP loopt van de (zelf)start tot het bord 'RP Einde'. Ook kan bij een geheime tijdcontrole (GTC) zijn aangegeven dat dit het einde is van de RP. Zie het voorbeeld in hoofdstuk hoofdstuk 5 (bladzijde 19).
4. De equipe moet de RP zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afleggen conform de bijbehorende afstands-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.
5. De lengte van de RP is minimaal 2 kilometer en maximaal 25 kilometer.
6. Tijdens het rijden van de RP controleert de organisatie door één of meer GTC's of de equipe de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. Een GTC is herkenbaar aan een rood bord met de tekst “STOP GTC”. Zie het voorbeeld in hoofdstuk 5 (bladzijde 19).
7. Op een bepaald punt vóór een GTC, dat niet nader is aangegeven, wordt de doorgangstijd van de equipe gemeten. Bij de GTC wordt deze tijd op uw controlekaart genoteerd. Omdat het meetpunt vóór de GTC ligt, heeft het geen zin om bij het zien van de GTC langzamer of sneller te gaan rijden; uw tijd is dan al geklokt.
8. Het kan ook voorkomen dat er geen zichtbare GTC langs de te rijden route staat, maar dat officieel wel de doorkomsttijd van de deelnemers (op een loglijst) noteren. In zo'n geval kan het dus voorkomen dat u bij het einde van de RP komt zonder dat u bij een GTC bent geweest die uw doorkomsttijd op uw controlekaart heeft genoteerd.
9. Per seconde tijdafwijking van de ideale trajecttijd krijgt de equipe 1 strafpunt.
10. De maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een RP is 150 seconden, dus maximaal 150 tijdstrafpunten. Let op: er kunnen in dit traject ook routecontroles geplaatst zijn.
11. Het niet langs de GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is wordt bestraft met 250 strafpunten (tijdstraf plus missen GTC).

2.8 Ex aequo

1. De organisatie kan op de route een bemande routecontrole plaatsen, die ook de doorkomsttijd van de equipe op de controlekaart noteert. Indien twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben, is voor het bepalen van het klassement bepalend welke equipe de minste afwijking heeft van de ideale passeertijd bij deze bemande routecontrole.
2. Mocht dit nog geen beslissing geven dan prevaleert de equipe die het langst foutloos heeft gereden.
3. Mocht dit ten slotte ook nog geen beslissing geven, dan prevaleert de equipe met de oudste auto.

2.9 Neutralisatie van controle(s)

De wedstrijdleiding kan besluiten om controle(s) te neutraliseren. Wanneer om welke reden dan ook één of meer controles geneutraliseerd worden, hetzij vóór doorkomst van de eerste deelnemende auto, hetzij na de doorkomst van een aantal deelnemende auto's, zal de wedstrijdleader als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controle(s) worden geannuleerd;
2. de betreffende controle(s) worden als vervallen verklaard.

2.10 Uitslagen

Aan het eind van het evenement publiceert de wedstrijdleiding de voorlopige uitslag. In deze voorlopige uitslag wordt het aantal strafpunten vermeld.

Na afloop van de rit ontvangen de deelnemers een uitleg aan de hand waarvan ze zelf kunnen controleren wat zij fout hebben gedaan. Wij adviseren u dan ook om uw controlekaart over te schrijven alvorens deze in te leveren. Achterin uw routeboek bevinden zich kopieën van de controlekaarten die u voor dit doel kunt gebruiken.

Indien er geen opmerkingen of vragen over de voorlopige uitslag zijn wordt deze na 30 minuten definitief en wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

2.11 Vragen, protesten en beroep

Achterin het routeboek bevindt zich een vragenformulier. Deelnemers kunnen dit formulier gebruiken wanneer zij vragen of opmerkingen hebben over de (ideale) route, (fout)controles, berekening van de strafpunten en het klassement. Zij kunnen dit formulier afgeven aan de official bij de finishcontrole of aan de wedstrijdleader. De organisatie verplicht zich alle formulieren te behandelen en te beantwoorden.

Indien de deelnemer met het verkregen antwoord geen genoegen neemt, kan men een officieel protest indienen. Dit protest dient schriftelijk, binnen 30 minuten na publicatie van het voorlopig eindklassement, ingediend te worden bij de wedstrijdleiding, onder betaling van een protestgeld van € 50,00. Bij toewijzing van het protest wordt het protestgeld terugbetaald.

Het besluit van de wedstrijdleader is bindend en hiertegen is geen beroep mogelijk.

De volgende punten kunnen geen onderwerp zijn van protest of beroep:

1. de nauwkeurigheid van de door de organisator berekende rijtijden en/of opgegeven afstanden;
2. geconstateerde snelheids- en/of verkeersovertredingen;
3. een eindbeslissing van de wedstrijdleiding.

3 Strafpunten

3.1 Algemeen

Reden	Aantal strafpunten
Aanwezigheid van (mobiel) navigatiesysteem	Diskwalificatie
Misbruik van mobiele telefoon	Diskwalificatie
Een eerste constatering van hinderlijk weggedrag, onsportief gedrag of overtreding van de wegenverkeerswet	300
Een tweede constatering van hinderlijk weggedrag, onsportief gedrag of overtreding van de wegenverkeerswet	Diskwalificatie
Eerste geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid ¹⁸ met 10 tot 20 km/uur	Officiële waarschuwing
Tweede geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 10 tot 20 km/uur	150
Eerste geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 20 tot 30 km/uur	150
Tweede geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 20 tot 30 km/uur	300
Eerste geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 30 tot 50 km/uur	300
Tweede geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 30 km/uur of meer	Diskwalificatie
Eerste geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 50 km/uur of meer	Diskwalificatie
Aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100 ¹⁹

3.2 Tijd

Reden	Aantal strafpunten
Te laat melden bij de start	10 per minuut, maximum is 300
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	20 per minuut, maximum is 300
Te laat aandoen van een tijdcontrole	10 per minuut, maximum is 300
Missen van een tijdcontrole	300
Meer dan 30 minuten te laat finishen	Geen klassering
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een RP	1 per seconde, maximum is 150
Eerder / later finishen dan de normtijd van een behendigheidsproef	1 per seconde, maximum is 150
Missen van een GTC	250

¹⁸ Nota bene: de toegestane maximumsnelheid binnen een Q-zone is 30 km/uur.

¹⁹ Het missen van een combinatie van controles, al dan niet in combinatie met het aandoen van een foutcontrole, kan bestraft worden als één fout met 100 strafpunten.

4 Kaartleesinstructies

4.1 Algemeen

1. De schaal van het gebruikte kaartmateriaal wordt op elk kaartfragment aangegeven en is 1:50.000 of 1:100.000. In alle gevallen dient de geconstrueerde route zo nauwkeurig mogelijk te worden bereden (zoveel mogelijk de kaartweg rijden).
2. Per traject (van TC naar TC) mogen wegen meerdere malen, maar slechts in één richting in de route worden opgenomen, met uitzondering van het systeem Punten vrije route. Samenkomsten van wegen mogen meerdere keren in de route worden opgenomen, ongeacht de richting. De oorspronkelijk geconstrueerde route is leidend bij het bepalen van de rijrichting van een weg.
3. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereeden wanneer de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
4. Keren op de route is niet toegestaan, tenzij hiertoe de opdracht “HK” wordt gegeven.
5. Er mag bij de constructies van de juiste route uitsluitend gebruik worden gemaakt van op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er minimaal één ononderbroken is.
6. Bermlijnen, kaartleestekens²⁰ en kaartteksten en onderbreken de doorgang niet. Wanneer uit doorgetrokken bermlijnen of een viaductteken blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
7. Doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen ook.
8. De door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en).
9. Wegen naar particuliere terreinen, wegen met een bord 'Eigen weg' en dergelijke mogen niet worden ingereeden.
10. U bent doorgaand verkeer. Wanneer een weg afgesloten is voor doorgaand verkeer of alleen toegankelijk is voor plaatselijk verkeer, mag u die weg niet inrijden²¹.
11. Op de kaartfragmenten kunnen cirkels geplaatst zijn. Binnen een cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen een cirkel is vrij. Er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel zijn geen routecontroles geplaatst. *U dient wel via de juiste weg de cirkel binnen te rijden en weer uit te rijden. Dit kan gecontroleerd worden.*
12. Bij genummerde punten is er een cirkel om de punt geplaatst om het punt duidelijk aan te geven. Bovenstaande geldt natuurlijk niet voor deze cirkels.
13. Bij een 'kaartlas', waar de uitzetter twee kaarten naast elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.

4.2 Omrij-instructies

1. Indien een weg of weggedeelte niet aanwezig is, niet te berijden is of niet bereden mag worden, dient u vanaf dat punt een omrijroute te construeren en te rijden waarbij primair zo min mogelijk van de oorspronkelijk geplande route wordt overgeslagen. Secundair dient de omrijroute zo kort mogelijk te zijn.

²⁰ De kaarttekens 'afrastering', 'muur', 'geluidswering' en 'wegafsluiting' blokkeren de doorgang natuurlijk wél!

²¹ Een (ANWB-)wegwijzer “Doorgaand verkeer” behoeft niet noodzakelijkerwijze gevolgd te worden. Wanneer zo'n bord naar rechts wijst en de door u geconstrueerde route loopt rechtdoor, kunt u gewoon rechtdoor rijden wanneer dat niet verboden is.

2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart voorkomende weg, dan mag van deze weg gebruikt worden gemaakt, mits en voor zover de originele kaartweg niet meer te berijden of te bereiken is, of niet meer aanwezig is. U dient zo spoedig mogelijk de geplande route via kaartwegen weer op te pakken.
3. Veranderde wegaansluitingen, zowel aan het begin als aan het eind van een weg, mogen gebruikt worden, mits de oude wegaansluiting niet meer te bereiden of te bereiken is, of niet meer aanwezig is en de nieuwe wegaansluiting zich bevindt binnen 100 meter van (de plaats van de) oude wegaansluiting. Is dit niet het geval dan dient gehandeld te worden volgens lid 1 van dit artikel.
4. Rotondes en in één oogopslag overzichtelijke 'driehoekjes', die niet op de kaart staan, mogen worden gebruikt. Bij driehoekjes dient u ervoor te zorgen dat u zo min mogelijk van de oorspronkelijk geplande route mist of de omrijroute zo kort mogelijk is.

4.3 Pijlen (op één na) kortste route

1. Van de start van het traject naar de volgende tijdcontrole (of het eindpunt) dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden, waarin alle genummerde pijlen in nummervolgorde opgenomen zijn.
2. Op weg naar een pijl of tijdcontrole dient steeds de (op één na) kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
3. Pijlen dienen in hun geheel, dat wil zeggen van de voet van de pijl tot de punt van de pijl, in de route te worden opgenomen en moeten zo nauwkeurig mogelijk worden bereden.
4. Onder de getekende pijlen wordt geacht een kaartweg te liggen.
5. Het is toegestaan om pijlen zijdelings op te rijden, pijlen zijdelings te verlaten, pijlen te raken of te kruisen, (delen van) pijlen eerder te berijden en (delen van) reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Pijlen mogen alleen in voorwaartse richting bereden worden.

4.4 Pijlen kortste route met barricades

1. Van de start van het traject naar de volgende tijdcontrole (of het eindpunt) dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden, waarin alle genummerde pijlen in nummervolgorde opgenomen zijn.
2. Op weg naar een pijl of tijdcontrole dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
3. Pijlen dienen in hun geheel, dat wil zeggen van de voet van de pijl tot de punt van de pijl, in de route te worden opgenomen en moeten zo nauwkeurig mogelijk worden bereden.
4. Onder de getekende pijlen wordt geacht een kaartweg te liggen.
5. Het is toegestaan om pijlen zijdelings op te rijden, pijlen zijdelings te verlaten, pijlen te raken of te kruisen, (delen van) pijlen eerder te berijden en (delen van) reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Pijlen mogen alleen in voorwaartse richting bereden worden.
6. De aldus geconstrueerde route vormt de hoofdroute.
7. Een pijl kan voorzien zijn van een barricade (dwarsstreepje). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade, te berijden. U dient een nevenroute om de barricade heen te construeren, waarbij zowel voor als na de barricade het overgeslagen deel zo kort mogelijk dient te zijn. U dient de geconstrueerde route op de laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade te verlaten en op de eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade weer in voorwaartse richting te gaan berijden.
8. In de nevenroute mogen (gedeelten van) pijlen worden opgenomen, maar alleen in voorwaartse richting.
9. Met inachtneming van het bovenstaande dient de geconstrueerde omrijroute zo kort mogelijk te zijn.

4.5 Pijlen kortste route, punten één na kortste route

1. Van de start van het traject naar de volgende tijdcontrole dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden, waarin alle genummerde pijlen en punten in nummervolgorde opgenomen zijn.
2. Een punt is herkenbaar aan een genummerde cirkel met daarin een punt. Het te berijden punt is de punt in de cirkel. De cirkel heeft hier dus NIET de functie zoals beschreven in lid 11 van het algemene deel van deze kaartleesinstructies paragraaf 4.1.
3. Op weg naar een pijl of tijdcontrole dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd en gereden. Op weg naar een punt dient de één na kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
4. Pijlen dienen in hun geheel, dat wil zeggen van de voet van de pijl tot de punt van de pijl, in de route te worden opgenomen en moeten zo nauwkeurig mogelijk worden bereden.
5. Onder de getekende pijlen wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen zijdelings op te rijden, pijlen zijdelings te verlaten, pijlen te raken of te kruisen, (delen van) pijlen of punten eerder te berijden en (delen van) reeds eerder bereden pijlen of punten nogmaals te berijden. Pijlen mogen alleen in voorwaartse richting bereden worden.

4.6 Punten vrije route

1. Van de start van het traject naar de volgende tijdcontrole dienen alle genummerde punten in nummervolgorde te worden aangedaan.
2. Een punt is herkenbaar aan een genummerde cirkel met daarin een punt. Het te berijden punt is de punt in de cirkel. De cirkel heeft hier dus NIET de functie zoals beschreven in paragraaf 4.1.
3. Onder ieder punt wordt geacht een weg of weggedeelte te liggen.
4. Op weg naar een punt of tijdcontrole mag u een vrije route construeren. Er mag van alle wegen, al dan niet op de kaart voorkomend, gebruik gemaakt worden, met uitzondering van kaartwegen met een blokkeringskruis.
5. Er mag op de route gekeerd worden.
6. Op een punt kan een routecontrole staan. De routecontrole bevindt zich dan binnen een straal van 25 meter van het punt, op een met de auto bereikbare plaats. Er *hoeft* dus geen routecontrole op een punt te staan!
7. Punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.
8. Alleen routecontroles op aan de beurt zijnde punten moeten worden genoteerd (gestempeld).
9. Voor het bepalen van de lengte van de rit is de kortste route aangehouden.

4.7 Pijlen kortste route, punten vrije route

1. Van de start van het traject naar de volgende tijdcontrole dienen alle genummerde pijlen en punten in nummervolgorde te worden aangedaan.
2. Een punt is herkenbaar aan een genummerde cirkel met daarin een punt. Het te berijden punt is de punt in de cirkel. De cirkel heeft hier dus NIET de functie zoals beschreven in paragraaf 4.1.
3. Onder ieder(e) pijl en punt wordt geacht een weg of weggedeelte te liggen.
4. Op weg naar een pijl dient u de kortste route te construeren via kaartwegen. Op weg naar een punt mag u een vrije route construeren, waarbij van alle wegen, ook als deze niet op de kaart voorkomen, gebruik gemaakt mag worden, met uitzondering van kaartwegen met een blokkeringskruis.

5. Op weg naar een pijl kunnen routecontroles staan die controleren of u de juiste route rijdt. Deze dient u ook te noteren. Op weg naar een punt noteert u uitsluitend routecontroles die binnen een straal van 25 meter van het aan de beurt zijnde punt staan!
6. Pijlen en punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.

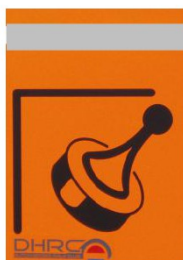


Wij wensen u een plezierige rit toe.

5 Voorbeelden van het controlemateriaal



Passeercontrole



Zelfstempelaar



Begin quiet-zone



Einde quiet-zone



Verboden in te rijden



Op de betreffende samenkomst van wegen rechtdoor rijden



Dwangpijl



Oorspronkelijke route oppakken



Zelfstart regelmatigheidsproef



Einde regelmatigheidsproef



Stop, geheime tijdcontrole



Stop, bemande controle



Bemanded tijdcontrole, bij passeren wordt tijd geklokt



Stop, registratie passeertijd



Bemanded tijdcontrole, opstelling

6 Calamiteitenprocedure

6.1 Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een **calamiteit** wanneer:

- de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
- 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.

6.2 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, telefoon:

- 0654 757 378 (Jacques Limpens)
- 0622 929 902 (Aad Lourens)

6.3 Opsomming activiteiten

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

Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).

- 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.²²
- Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam, zoals hierboven vermeld.
- Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
- Beschrijf wat er is gebeurd:
 - x Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en / of overige weggebruikers gewond zijn);
 - x Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 - x Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke);
 - x Wanneer.
- Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
- Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
- Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.

²² Is er bij het ongeval geen bereik met de mobiele telefoon, dan meldt men dit aan de eerstvolgende deelnemer met het verzoek door te rijden naar de eerstvolgende tijdcontrole of een locatie waar hij of zij wel bereik heeft. Hij of zij meldt al hetgeen hierboven staat beschreven.

Hij of zij moet daarna niet vergeten terug te rapporteren naar de hulpverleners op de plaats van het ongeval dat er professionele hulp onderweg is, zodat de hulpverleners de slachtoffers gerust kunnen stellen.

- 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).
- Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van de overige deelnemers en overige verkeersdeelnemers).
- Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (**verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is**)
- 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)).
- Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
- Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
- Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

6.4 Veiligheidsregels:

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

7 Verklaring voor acceptatie en afstand van verhaal

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 standaard reglement, het bijzonder 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 DHRC en de NHRF 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 DHRC, de NHRF 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 het motorrijtuig 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 het motorrijtuig in Nederland is geregistreerd dient deze, indien van toepassing, over een geldige apk-keuring te beschikken, of een daarmee gelijk te stellen keuring als het motorrijtuig in het buitenland is geregistreerd en voorts dat degene die het Deelnemend voertuig 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 standaard reglement en het bijzonder 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 verzeke- raar van het deelnemende voertuig aan het besturen van het voertuig stelt.

Startnummer		Sportklasse Tourklasse
	Naam in blokletters	Handtekening
Bestuurder		
Navigator		