

Midzomeravondrit – 13 augustus 2015

Bijzonder Reglement



1 Algemene zaken

1.1 Inleiding

De Dutch Historic Rally Club (DHRC) organiseert op donderdagavond 13 augustus een kaartleesrit zonder tijdsaspect, de "Midzomeravondrit".

De Midzomeravondrit is een evenement met een toer karakter voor – bij voorkeur klassieke – auto's, waar bij het rijden van de juiste route de bepalende factor voor het eindklassement is.

De Midzomeravondrit wordt verreden volgens de bepalingen van:

1. Het "Standaard Reglement Toerritten en Oefenritten" van de NHRF, versie 1.0 (2015). Dit reglement is te downloaden op de site van de NHRF: www.nhrf.nl
2. Dit bijzonder reglement¹.

1.2 Wedstrijdsecretariaat

Het wedstrijdsecretariaat is voor en na de Midzomeravondrit:

Secretariaat DHRC
Jan Legerstee
Wilgeneiland 15
2285 JR RIJSWIJK (Zuid-Holland)
Telefoon: 0637 236 518
E-mail: secretaris@dhrc.nl

1.3 Vergunningen

Voor deze rit hebben de gemeenten Apeldoorn en Voorst respectievelijk een evenementenvergunning en een verklaring van geen bezwaar afgegeven. Deze zijn bij de wedstrijdleader in De Oude Haven in te zien.

1.4 Verzekeringen

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

Deelnemers dienen 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.

1.5 Inschrijving

Voor de Midzomeravondrit kan op de DHRC-site worden ingeschreven.

1.6 Inschrijfgeld

Deelname aan de Midzomeravondrit is gratis voor equipes waarvan minstens één lid DHRC-lid is. Voor equipes waarvan geen van beide leden DHRC-lid is, bedraagt het inschrijfgeld € 15,00.

1.7 Locatie

De start en finish bevinden zich bij:

Eetcafé de Oude Haven
Kanaal Noord 99
7311 MK APELDOORN
Website: www.eetcafedeoudehaven.nl
Telefoon: 055 5766501
e-mail: info@eetcafedeoudehaven.nl

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.

Midzomeravondrit – 13 augustus 2015

Bijzonder Reglement



1.8 Officials:

Uitzetters	Ronald Jans – Gerhard Fokkens
Controle en wedstrijdleiding	Jacques Limpens
Nulrijders en wegzetten controle-materiaal, oprollers	Ronald Jans – Gerhard Fokkens
Documentencontrole en starttafel	Jan Legerstee
Finish en rekenkamer	Ronald Jans, Jacques Limpens

1.9 Programma

17:30 – 19:00 uur	Inloop
19:00 – 19:30 uur	Vrije start
21:00 – 21:30 uur	Geplande finish van alle deelnemers
21:00 – 24:00 uur	Gezellig samenzijn en prijsuitreiking.

2 Verloop van het evenement

2.1 Afstanden en tijden

	Afstand	Richttijd	Systeem
Neutrale aanlooproute	± 7 km	0:15 uur	
Wedstrijdroute	± 69 km	1:45 uur	Pijlen kortste route, ingetekende lijn met barricades
Neutrale uitlooproute	± 5 km	0:10 uur	

2.2 Routeboek en controlekaart

1. Bij de start krijgt u een routekaart en een controlekaart uitgereikt. Op de routekaart staat een kaartfragment en bijbehorende opdracht. Het kaartfragment is een kopie van een topografische stafkaart met schaal 1:50.000.
2. Op de controlekaart moet u de letters invullen die u onderweg tegenkomt.
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.

2.3 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 enkellijng 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!
2. 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.

Midzomeravondrit – 13 augustus 2015

Bijzonder Reglement



3. 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.
4. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.
5. Bij een routecontrole kan een opdracht vermeld zijn, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Deze opdracht kan in code vermeld zijn (zie hieronder).

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
	15	Niet verder omrijden, doorgaan met pijl ¹⁵ .

2.4 Quietzones

Quietzones (Q-zones) zijn op de kaart aangegeven met een letter Q. In deze Q-zones dienen de deelnemers uiterst behoedzaam te rijden om aan de aanwonenden zo min mogelijk overlast te geven. Binnen een Q-zone is de maximum toegestane snelheid 30 km/uur.

2.5 Ex aequo

Indien twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben, is voor het bepalen van het klassement bepalend welke equipe het langst foutloos heeft gereden. Mocht dit ook nog geen beslissing geven, dan prevaleert de equipe met de oudste auto.

3 Kaartleesinstructies

3.1 Algemeen

1. Er mag bij de constructies van de route uitsluitend gebruik worden gemaakt van alle op de kaart-fragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er minimaal één ononderbroken is.
2. **Wegen mogen meermalen in beide richtingen bereden worden.**
3. Kaartleestekens³ 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. In dit geval kun je niet afslaan, maar de wegen zijn wel afzonderlijk berijdbaar.
4. Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg niet af. Doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen wel.
5. De door de organisatie aangebrachte pijlnummers en zwarte stippen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en).
6. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereeden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
7. Wegen naar particuliere terreinen, wegen met een bord 'Eigen weg' en dergelijke mogen niet worden ingereeden.
8. Keren is niet toegestaan, tenzij hiertoe bij een routecontrole opdracht wordt gegeven, bijvoorbeeld via een herstelcode.

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

3 Het kaartteken 'hek of afsluiting' blokkeert de doorgang natuurlijk wél!

3.2 Routeonderbrekingen, dwangpijlen

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 de volgende paragraaf.
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 de organisator gebruik maken van dwangpijlen, om equipes weer naar de juiste route te leiden. Dit zal worden gedaan middels enkelvoudige dwangpijlen die dienen te worden gevolgd.

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

Vanaf de dubbele pijl dient de voorgenomen route vervolgd te worden. Er hoeft niet te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.

Op een dergelijke omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd te worden op de controlekaart.

Dubbele dwangpijlen 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 pijlen. U dient hier dus geen omrijconstructie te maken en te rijden.

Indien aan het begin van een weg een dwangpijl met de punt naar *beneden* is geplaatst, dan heeft deze pijl dezelfde betekenis als een verkeersbord 'verboden in te rijden'.

Indien aan het begin van een weg een dwangpijl met de punt naar *boven* is geplaatst, dan dient u deze weg in te rijden, ook al is deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de DHRC hiervoor toestemming van de wegbeheerder heeft gekregen.

Voorbeelden van de diverse pijlen vindt u op de banner bij de starttafel.

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 kort 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.

3.3 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.
2. Wanneer een weg wel aanwezig is, maar vanaf één zijde niet ingereden kan of mag worden (eenrichtingsverkeer), mag deze weg wel vanaf de andere zijde in de omrijroute opgenomen worden.
3. Bij het construeren van de omrijroute gelden dezelfde beperkingen/regels als tijdens het construeren van de voorgenomen route.

4. 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. Zodra een kaartweg bereikt wordt treden de omrij-instructies zoals verwoord in paragraaf 1 van dit artikel in werking.
5. U wordt geacht met voorkennis te rijden. Dat wil zeggen dat, wanneer u tijdens het rijden van de route een weg in wilt rijden en dat kan of mag niet, u deze later niet in een (omrij)constructie mag opnemen. U weet immers al dat u die weg niet in kunt of mag. Deze voorkennis geldt voor het hele onderhavige traject, dus tot de volgende TC.
6. 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.

3.4 Pijlen kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit kaartleessysteem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht genoemde pijlen van begin tot eind en in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit kaartleessysteem geldt, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
3. 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.
4. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
5. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
6. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
7. Met inachtneming van de algemene kaartleesbepalingen en de bepalingen van dit artikel dient de voorgenomen route voor het routegedeelte waarvoor dit kaartleessysteem geldt te worden geconstrueerd. Die route dient zo nauwkeurig mogelijk gereden te worden.
8. 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 of te verlaten en pijlen te raken of te kruisen

3.5 Ingetekende lijn met barricades

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in voorwaartse richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag nooit tegengesteld bereden worden.
4. De ingetekende lijn wordt onderbroken door barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade, te berijden. U dient de ingetekende lijn op de laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade te verlaten en daarna op de eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade weer in voorwaartse richting te gaan berijden.
5. De omrijroute om de barricade dient zo kort mogelijk te zijn.

Wij wensen u een plezierige rit toe

4 Calamiteitenprocedure

4.1 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.

4.2 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 de wedstrijdleader Jacques Limpens, telefoon 0654 757 378, of met Ronald Jans, telefoon 0651 158 107.

4.3 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.⁴
- 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.
- 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).

4 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.

Midzomeravondrit – 13 augustus 2015

Bijzonder Reglement



- 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.

4.4 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.