

Algemeen reglement DHRC-evenementen



Versie: 7 februari 2016

Inhoudsopgave

1 Algemene zaken.....	3	4 Verloop van het evenement.....	9
1.1 Inleiding.....	3	4.1 Start.....	9
1.2 Wedstrijdsecretariaat.....	3	4.2 Routeboek en controlekaart.....	9
1.3 Vergunningen.....	3	4.3 Routecontroles (RC's) en herstelopdrachten.....	9
1.4 Verzekeringen.....	3	4.4 Quietzones.....	10
1.5 Inschrijving.....	3	4.5 Routeonderbrekingen.....	10
1.6 Terugbetaling inschrijfgeld.....	4	4.6 Dwangpijlen.....	11
1.7 Aansprakelijkheid.....	4	4.7 Tijdcontroles en tijdsraf.....	12
1.8 Verklaring voor acceptatie en afstand van verhaal.....	4	4.8 Regelmatigheidsproef.....	15
2 Toe te laten auto's.....	5	4.9 Behendigheidsproef.....	15
2.1 Aanvullende voorschriften.....	5	4.10 Ex aequo.....	16
2.2 Navigatieapparatuur.....	5	4.11 Neutralisatie van controle(s).....	16
2.3 Rallyapparatuur.....	5	4.12 Uitslagen.....	16
2.4 Communicatieapparatuur.....	6	4.13 Vragen.....	16
2.5 Kaartmateriaal.....	6	4.14 Ten slotte.....	16
2.6 Rallyschilden en wedstrijdnummer.....	6	5 Strafpunten.....	17
3 Gedrag van de deelnemers.....	7	5.1 Algemeen.....	17
3.1 Verkennen van de route.....	7	5.2 Tijd.....	18
3.2 Communicatie.....	7	6 Calamiteitenprocedure.....	19
3.3 Incorrect gedrag.....	7	6.1 Wat is een calamiteit.....	19
3.4 Verkeersregels.....	7	6.2 Alarmering binnen de organisatie.....	19
3.5 Maximum snelheid.....	7	6.3 Opsomming activiteiten.....	19
3.6 Service en reparaties.....	8	6.4 Veiligheidsregels.....	20
3.7 Milieu.....	8	7 Verklaring voor acceptatie en afstand van verhaal.....	21
3.8 Schades.....	8	8 Voorbeelden controlemateriaal.....	22
3.9 Uitvallen.....	8		

1 Algemene zaken

1.1 Inleiding

De Dutch Historic Rally Club (DHRC) organiseert een aantal malen per jaar (kaartlees)evenementen met een toer karakter, waarbij het rijden van de juiste route binnen een bepaald tijdsbestek de bepalende factor voor het eindklassement is.

Alle DHRC-evenementen worden verreden onder auspiciën van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF). Daarom is het standaard reglement voor regelmatigheidsritten van de NHRF, versie 2.0 (2015) van toepassing op alle DHRC-evenementen. Het is voor deelnemers niet nodig dit reglement door te lezen. Alle relevante artikelen zijn in dit algemeen reglement opgenomen. Voor geïnteresseerden is het standaard reglement regelmatigheidsritten van de NHRF te downloaden op de site van de NHRF: www.nhrf.nl.

Alle DHRC-evenementen worden verder verreden volgens:

1. Dit algemeen reglement. De reglementencommissie van de NHRF heeft dit algemeen reglement op 6 februari 2016 goedgekeurd onder nummer NHRF-BR-16-05.
2. Een bijzonder reglement, met de specifieke gegevens van het betreffende evenement, inclusief een beschrijving van de gebruikte kaartleesystemen.
3. Eventuele bulletins.

De reglementen worden niet op papier uitgereikt aan de deelnemers. Zij krijgen in hun acceptatiebericht het algemeen reglement en het bijzonder reglement als bijlagen toegezonden. Bovendien kunnen zij de reglementen op de DHRC-site downloaden.

1.2 Wedstrijdsecretariaat

Het wedstrijdsecretariaat voor en na het evenement is:

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

1.3 Vergunningen

De DHRC vraagt voor al haar evenementen vergunning aan bij de betreffende overheden (provincies en gemeenten) De vergunningnummers zullen worden opgenomen in het bijzonder reglement of in een bulletin dat voor de start aan de deelnemers wordt uitgereikt.

De officials onderweg en de wedstrijdleader zijn in het bezit van kopieën van de vergunningen. Bij eventuele vragen van politie of andere overheidsdienaren kunt u naar de officials onderweg of naar de wedstrijdleader verwijzen.

1.4 Verzekeringen

De DHRC heeft voor al haar evenementen via de NHRF en Marsh Nederland B.V. bij Achmea Schadeverzekeringen N.V. (Avéro) voor alle deelnemers een aanvullende WAM afgesloten voor die uitzonderlijke gevallen dat de WAM van de eigenaar van de betrokken auto niet uitkeert.

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.

1.5 Inschrijving

Inschrijven voor een DHRC-evenement kan op de DHRC-site. De inschrijving opent op de maandag direct na een vorig evenement en sluit een week voor het betreffende evenement, of zoveel eerder wanneer het maximum aantal deelnemers in bereikt.

Er kan worden ingeschreven in de Sportklasse, Tourklasse en Startersklasse:

- ✓ De Sportklasse is geschikt voor de meer ervaren deelnemers.
- ✓ De Tourklasse is geschikt voor de minder ervaren en beginnende deelnemers.
- ✓ De Startersklasse is bedoeld voor beginnende deelnemers die (nog) geen geschikte klassieke auto hebben, of wiens klassieke auto nog in restauratie of reparatie is. Ze mogen gedurende maximaal één jaar met DHRC-evenementen meedoen met een moderne auto. Dit geldt ook voor deelnemers in de Tourklasse, wiens klassieke auto vlak voor de KLIP of BLIK het begeeft en reparatie vóór de KLIP respectievelijk BLIK niet mogelijk is.

Deelnemers in de Sportklasse kunnen alleen buiten mededinging deelnemen met een moderne auto.

Bij sommige evenementen is er geen Sportklasse, of is er maar één klasse.

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.

De organisatie behoudt zich tevens het recht voor een inschrijving, eventueel zonder opgave van redenen, te weigeren. Eventueel betaald inschrijfgeld zal dan volledig worden teruggestort.-

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld is bijgeschreven op de bankrekening van de DHRC. 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.

Het maximum aantal equipes bedraagt 75.

1.6 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.

1.7 Aansprakelijkheid

De DHRC wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enig ongeval dat veroorzaakt is, gedurende het evenement, door en/of aan deelnemer(s) en/of door en/of aan deelnemende auto's. De DHRC wijst tevens iedere aansprakelijkheid af voor het niet nakomen van de wet en regelgeving zoals deze geldt in Nederland en/of in andere landen waar het evenement plaats vindt door en/of ten opzichte van deelnemers en/of deelnemende auto's. Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of het niet nakomen van de wet en regelgeving in het betreffende land. Zij zullen bijzonderheden van enig incident waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen komen, direct aan de wedstrijdleiding melden.

Tegen de DHRC, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement zal geen claim ingediend worden die voortkomt uit incident(-en) en/of ongeval(-len) ten gevolge van activiteiten van vorengenoemde (rechts-)personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

1.8 Verklaring voor acceptatie en afstand van verhaal

Beide equipeleden dienen de in hoofdstuk 7 genoemde verklaring voor acceptatie en afstand van verhaal ("vrijwaringsclausule), deze beiden te ondertekenen en bij de documentencontrole in te leveren. De (blanco) verklaring wordt hen als bijlage bij een bevestigingsbericht van hun inschrijving toegezonden. Wordt deze ondertekende verklaring niet ingeleverd, dan wordt de equipe niet tot de start toegelaten.

2 Toe te laten auto's

Deelname in de Sportklasse en in de Tourklasse staat open voor personenauto's die gebouwd zijn vóór 1 januari 1987. Voor deelname in de Startersklasse geldt geen beperking voor de leeftijd van de gebruikte auto.

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, plus de hieronder genoemde aanvullende eisen.

Deelnemers mogen tot aan de start met een andere auto komen, mits deze voldoet aan de gestelde eisen en dit aan de starttafel wordt gemeld.

Het is niet noodzakelijk dat de auto voorzien is van een FIA Historic Technical Passport (HTP), een FIA Historic Regularity Car Pass (HRCP), of een FIVA Identity Card.

2.1 Aanvullende voorschriften

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

In elke deelnemende auto moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn. Dit grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden wanneer de auto langer dan 30 minuten stilstaat of bij schade en/of lekkage.

(Imitatie)gasontladingslampen en/of ledverlichting zijn niet toegestaan bij klassieke auto's op straffe van niet starten of uitsluiting, zulks afhankelijk van of de ontdekking voor of tijdens het evenement plaatsvindt.

Elke deelnemende auto moet bovendien zijn uitgerust met:

1. veiligheidsgordels (uitgezonderd, maar aanbevolen, voor deelnemende auto's die gebouwd zijn voor 1971);
2. een brandblusser van minimaal twee kilogram en geschikt voor vloeistofbranden;
3. een gevarendriehoek;
4. twee veiligheidshesjes;
5. een sleepkabel.

Reclame van een deelnemer en/of derde, aangebracht op de auto, is in beperkte mate toegestaan. Reclame op een klassieke rallyauto waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering heeft gereden tijdens historische rally's, kan gehandhaafd blijven, indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen overeenstemmen met de originele uiting.

De DHRC kan het voeren van door de DHRC ter beschikking gestelde reclamestickers op de deelnemende auto verplicht stellen.

2.2 Navigatieapparatuur

De aanwezigheid van navigatieapparatuur is bij klassieke auto's niet toegestaan. Indien u een navigatiesysteem heeft gebruikt om de startlocatie te bereiken dient u dit systeem in de kofferbak van uw auto op te bergen, voordat u aan het evenement begint.

Bij moderne auto's mag een ingebouwd navigatiesysteem tijdens het evenement niet gebruikt worden of ingeschakeld zijn.

Constatering van overtreding van dit verbod leidt direct tot diskwalificatie.

2.3 Rallyapparatuur

Zowel mechanische als elektronische afstandsmeters, al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten, zijn toegestaan. Zogenoemde foefelkastjes zijn toegestaan. Gps-gestuurde afstandsmeters zijn toestaan.

Het gebruik van een app op een smartphone met een tripmeterfunctionaliteit is echter *niet* toegestaan

Digitale stopwatches, radiografisch gestuurde klokjes en elektronische kompassen (mits niet gps-gestuurd) zijn toegestaan.

2.4 Communicatieapparatuur

Elektronische communicatie die uitsluitend via een draadverbinding (dus niet via radio- en/of andere signalen die buiten de deelnemende auto zijn op te vangen) binnen de auto plaatsvindt, is toegestaan. Denk hierbij aan koptelefoons voor uitsluitend communicatie tussen bestuurder en navigator.

2.5 Kaartmateriaal

U mag geen ander kaartmateriaal, nauwkeuriger dan schaal 1:200.000 in de auto hebben, dan de door de organisatie uitgereikte kaartfragmenten. Wanneer we dit toch aantreffen, wordt u bestraft met 300 strafpunten.

2.6 Rallyschilden en wedstrijdnummer

U ontvangt bij de documentencontrole twee rallyschilden en een wedstrijdnummer. U dient de rallyschilden aan de voor- en achterzijde van de auto te bevestigen, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. Verder dient u het wedstrijdnummer in de rechterbovenhoek van de voorruit te bevestigen.

De rallyschilden, wedstrijdnummers en eventueel door de DHRC uitgereikte reclamestickers dienen tijdens het gehele evenement op de auto aanwezig te zijn.

3 Gedrag van de deelnemers

3.1 Verkennen van de route

Het in welke vorm dan ook verkennen van de route door een equipe, of het gebruiken van via derden verkregen informatie over de route, is niet toegestaan. Overtreding wordt bestraft met niet tot de start van het evenement te worden toegelaten of te worden uitgesloten van verdere deelname aan het evenement.

3.2 Communicatie

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 wedstrijdleiding een ongeval, pech of opgave te melden.

3.3 Incorrect gedrag

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van (leden van) een equipe of van personen voor wie ze verantwoordelijk zijn, zal worden bestraft.

Deelnemers dienen te allen tijde andere voertuigen, die willen passeren, ruimte te verlenen.

U dient aanwijzingen en/of instructies van de officials op te volgen.

Deelnemers die zich niet aan bovengenoemde punten houden en/of door hun gedrag de rallysport in diskrediet brengen, worden bestraft met:

1. eerste geconstateerde overtreding: 300 strafpunten;
2. tweede geconstateerde overtreding: diskwalificatie.

3.4 Verkeersregels

Gedurende het hele evenement moeten de equipes zich houden aan de verkeersregels. Verder zijn equipes verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, zodat bewoners geen aanstoot hoeven te nemen aan de voorbijrijdende equipes. Bij een stopbord moet de auto minimaal één volle seconde stilstaan.

Elke equipe die de verkeersregels overtreedt, zal worden bestraft met:

1. eerste geconstateerde overtreding: 300 strafpunten;
2. tweede geconstateerde overtreding: diskwalificatie.

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.

3.5 Maximum snelheid

Gedurende het gehele evenement moeten de equipes zich strikt houden aan de maximum snelheid. De DHRC heeft de beschikking over een laserpistool waarmee ze tijdens het evenement één of meer controles uitvoert.

Elke equipe die de maximum snelheid met meer dan 10 kilometer per uur overschrijdt, zal als volgt worden bestraft:

Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 10 tot 20 km/uur	150
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 20 tot 30 km/uur	300
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 30 tot 50 km/uur	750
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 50 km/uur of meer	Diskwalificatie

3.6 Service en reparaties

Onder service wordt verstaan het verlenen van vooraf georganiseerde assistentie door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van dit soort service is gedurende het gehele evenement niet toegestaan. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.

Elke equipe die de serviceregels overtreedt, zal worden bestraft met:

1. eerste geconstateerde overtreding: 300 strafpunten;
2. tweede geconstateerde overtreding: diskwalificatie.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Het is geoorloofd dat een gestrande auto door het serviceteam of door een collega-equipe over een korte afstand naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Of door de betreffende equipe(s) hier op een sportieve wijze mee wordt omgegaan, is ter beoordeling aan de wedstrijdleiding.

Indien de ingeschreven auto niet op eigen kracht de finish bereikt zal de equipe niet geklasseerd worden.

3.7 Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Voor de start en na de finish is een deugdelijk zeil onder de auto, of een lekbak verplicht. Gedurende uw aanwezigheid (wachtijd) bij TC's dient u 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 gedeponereerd. 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 jegens het organisatiecomité om de kosten van reiniging, schade, enz. te voldoen.

3.8 Schades

U bent verplicht onverhoopte schade die tijdens het evenement aan uw eigen of andermans auto en/of goed is toegebracht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk bij de laatste controle van de betrokken etappe, aan de wedstrijdleiding te melden. Het niet melden van een schade wordt bestraft met 300 strafpunten.

3.9 Uitvallen

Indien u de wedstrijd staakt vragen we u dit aan de wedstrijdleader door te geven.

4 Verloop van het evenement

4.1 Start

De starttijden staan op een lijst die is opgehangen bij de documentencontrole. Elke equipe die zich door een haar aan te rekenen oorzaak te laat meldt aan de start van het evenement of aan het begin van een etappe, wordt bestraft met 10 strafpunten voor elke minuut te laat. Elke equipe die zich meer dan 30 minuten te laat meldt, wordt niet meer toegelaten tot de start, respectievelijk uitgesloten. Indien een equipe zich binnen deze 30 minuten meldt, wordt de werkelijke starttijd op de controlekaart ingevuld en worden er hierdoor strafpunten toegekend.

4.2 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.
2. Op de controlekaart staat een tijdschema en moet u de letters invullen die u onderweg tegenkomt.
3. De controlekaart moet aan het eind van elke etappe worden ingeleverd.

4.3 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). Deze controles dient u, in de volgorde waarin u ze tegenkomt, met onuitwisbare blauwe of zwarte pen te noteren in het eerstvolgende vrije vakje van 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. een oranje bord met afbeelding van een stempel en een stempel (zelfstempelaar). 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! De zelfstempelaars zijn niet voorzien van een stempelkussen. **Zorg er daarom voor dat u een goed functioneren stempelkussen bij u hebt!** Een afdruk van een stempel die niet duidelijk op de controlekaart aanwezig is, wordt als gemist aangemerkt.
 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 en wordt als zodanig bestraft.
2. Voorbeelden van de controleborden vindt u in hoofdstuk 8 op bladzijde 22 en op de banner bij de starttafel.
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. **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. Voor zo'n opdracht wordt een code gebruikt (zie hieronder), eventueel voorafgegaan worden door een klasseaanduiding: S = Sportklasse, T = Tourklasse/Startersklasse.

Herstelcodes:	HK	Hier Keren
	1R ¹	Eerste weg rechts (1L = Eerste weg links)
	ER	Einde weg rechts (EL = Einde weg links)
	VR	Vorrangskruising rechts (VL = Vorrangskruising links)
	NVO	Niet verder omrijden / niet verder herconstrueren
	DMIL	Niet verder omrijden, doorgaan met ingetekende lijn
	DMG	Niet verder omrijden, doorgaan met grensbenaderen
	15	Niet verder omrijden, doorgaan met opdracht (pijl, punt,...) 15 ² .

4.4 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 8 op bladzijde 22 en op de banner bij de starttafel.
2. Quietzones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven.
3. Een quietzone heeft tot doel een rustige doortocht van de deelnemers te waarborgen, met een minimum aan overlast voor de omwonenden.
4. Binnen een quietzone dienen deelnemers uiterst behoedzaam en met een absoluut minimum aan overlast te rijden. De maximumsnelheid binnen een quietzone bedraagt 30 km/uur. De organisatie zal er juist bij quietzones op toezien dat deelnemers zich hieraan houden en overtredingen direct bestraffen.

4.5 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 het bijzonder reglement.
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/uitzetter gebruik maken van enkelvoudige dwangpijlen, die equipes moeten volgen om weer op de juiste, geplande route te komen.

Een dergelijke omleiding wordt afgesloten met twee dwangpijlen boven of naast elkaar (zogenoemde dubbele pijlen). Dit is het einde van de omleiding. U bevindt zich weer op de voorgenomen route. Hier dient u de voorgenomen route te vervolgen. Er hoeft niet te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.

Op een dergelijke omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal goedgekeurd te worden.

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 dient u 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.

1 2R = tweede weg rechts, et cetera.

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

4.6 Dwangpijlen

1. 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.
2. 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'.
3. 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.
4. Voorbeelden van de diverse pijlen vindt u in hoofdstuk 8 op bladzijde 22 en op de banner bij de starttafel.

4.7 Tijdcontroles en tijdstraf

4.7.1 Inrichting tijdcontroles en meldingstijdstip

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van zendergestuurde klokjes die hun tijd ontvangen van de langegolfzender in Frankfurt (atoomtijd, Funkuhr).

Alle tijdcontroles (TC's) zijn open van 15 minuten voor de IPT van de eerste equipe tot 30 minuten na de IPT van de laatste equipe.

1. De (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 8 op bladzijde 22 en op de banner bij de starttafel.
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 behoorlijke 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.

4.7.2 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 en Startersklasse) 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: 13:30 uur. Startnummer 69 start 29 minuten later, dus om 13:59 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.

4.7.3 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.

4.7.4 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 4.7.6.

4.7.5 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.

4.7.6 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.

4.7.7 TC IN

1. Het is toegestaan de TC IN (finishcontrole) te vroeg aan te doen. Wel moet de equipe dan de door hem gewenste tijd 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.

4.7.8 Hergroeperingscontroles

Een hergroepering bestaat uit een TC IN en een TC UIT. Bij een hergroeperingcontrole IN moet de equipe hun controlekaart(en) bij de official inleveren.

Bij een TC UIT vertrekt de equipe weer op de oorspronkelijke, ideale tijd.

4.7.9 Finish

Wanneer een equipe zich meer dan 30 minuten later dan zijn IPT bij de finishcontrole meldt, wordt de equipe niet opgenomen in het klassement.

Algemeen reglement DHRC-evenementen



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 ³	30 ⁴	230 ⁵	N.G. ⁶	DNF⁷

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 ⁸	60 ⁹	10 ¹⁰	20 ¹¹	0 ¹²	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 ¹³	140 ¹⁴	80 ¹⁵	0 ¹⁶	520

3 Start was op IPT, echter bij TC2 twee minuten later dan de IPT. Tijdstraf is: 2 x 10 = 20 strafpunten.

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

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

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

7 DNF = did not finish.

8 De start was 1 minuut na de IPT. De tijdstraf daarvoor is 1 x 10 = 10 strafpunten.

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

10 Te laat. De tijdachterstand is 1 minuut na IPT, dus tijdstraf: 1 x 10 = 10 strafpunten.

11 Van +1 naar IPT, dus 1 minuut ingelopen. Tijdstraf: 1 x 20 = 20 strafpunten. De streeftijd voor de finish blijft de IPT.

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

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

14 14 minuten later dan de IPT, Dus tijdstraf: 14 x 10 = 140 strafpunten.

15 Van 14 minuten na de IPT bij TC2 naar 10 minuten na de IPT bij TC3, dus 4 minuten ingelopen. Tijdstraf: 4 x 20 = 80 strafpunten.

16 +10 is +10 minuten na de IPT gebleven, dus geen tijd ingelopen of verder uitgelopen. Geen tijdstraf.

4.8 Regelmatigheidsproef

1. Als onderdeel van een DHRC-evenement kan een regelmatigheidsproef zijn opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstands-tijdtabel staan in het routeboek of worden bij de start van de regelmatigheidsproef uitgereikt.
2. De regelmatigheidsproef begint bij een bemande controle, die als zodanig in het routeboek is aangegeven.
3. De regelmatigheidsproef kan ook beginnen bij een zogenoemde zelfstart. Deze is duidelijk in het routeboek aangegeven. In het veld is deze aangegeven met een rood bord met de afbeelding van een vlag, zie het voorbeeld in hoofdstuk 8 op bladzijde 22 en op de banner bij de starttafel. De tijd waarop u moet starten staat duidelijk in het routeboek aangegeven en is x minuten na uw starttijd. De zelfstart moet dan in de eerste seconde van de minuut plaatsvinden. Voorbeeld: stel de starttijd is 14:07 en de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na uw starttijd, dan is uw zelfstart gepland om exact 14:10:00.
4. U dient op uw starttijd bij de (zelf)start te vertrekken. De regelmatigheidsproef loopt van de (zelf)start tot het bord "einde regelmatigheidsproef" (crème bord met drie diagonale strepen, zie het voorbeeld in hoofdstuk 8 op bladzijde 22 en op de banner bij de starttafel.
5. U moet de regelmatigheidsproef zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afleggen volgens de bijbehorende afstands-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.
6. De lengte van de regelmatigheidsproef is minimaal 2 kilometer en maximaal 25 kilometer.
7. Tijdens het rijden van de regelmatigheidsproef controleert de organisatie door één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. De locatie noch de rijtijd naar een GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven. Een GTC is herkenbaar aan een rood bord met de tekst "STOP GTC". Zie het voorbeeld in hoofdstuk 8 op bladzijde 22 en op de banner bij de starttafel. Een GTC hoeft niet per definitie het einde van de regelmatigheidsproef te zijn.
8. Op een bepaald punt vóór een GTC, dat niet nader is aangegeven, wordt de passeertijd 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.
9. Het kan ook voorkomen dat er geen zichtbare GTC langs de te rijden route staat, maar dat officials 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 regelmatigheidsproef komt zonder dat u bij een GTC bent geweest die uw doorkomsttijd op uw controlekaart heeft genoteerd.
10. Per seconde tijdafwijking van de ideale trajecttijd krijgt de equipe 1 strafpunt.
11. De maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een regelmatigheidsproef is 150 seconden, dus maximaal 150 tijdstrafpunten.
12. Het niet langs de GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 150 strafpunten.
13. Gedurende een regelmatigheidsproef kunnen er passeercontroles en/of zelfstempelaars langs de route staan. Deze dient u op de normale wijze te noteren.

4.9 Behendigheidsproef

Bij een evenement kunnen één of meer behendigheidsproeven opgenomen worden. Deze vinden plaats op een voor het overige verkeer afgesloten terrein en/of weggedeelte. De beschrijving(en) daarvan staan in het routeboek, of u krijgt deze bij de start van de behendigheidsproef.

Voor elke behendigheidsproef wordt een normtijd vastgesteld. Deze dient u zo nauwkeurig mogelijk te benaderen. Sneller rijden dan de normtijd wordt niet bestraft, voor elke seconde langzamer dan de normtijd krijgt u 1 strafpunt met een maximum van 150 strafpunten.

Gedurende een behendigheidsproef kunnen er passeercontroles en/of zelfstempelaars langs de route staan. Deze dient u op de normale wijze te noteren.

4.10 Ex aequo

In het geval dat twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben, zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald in de eventuele regelmatigheidsproef de hoogste klassering krijgen.

Mocht het evenement geen regelmatigheidsproef kenen, dan kan de organisatie op de route één of meer bemande routecontroles plaatsen, die de doorkomsttijd van de equipe op de controlekaart noteert. In het geval dat 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(en) bij deze bemande routecontrole(s).

Mocht dit nog geen beslissing geven dan prevaleert de equipe die het langst foutloos heeft gereden.

Mocht dit ook nog geen beslissing geven, dan prevaleert de equipe met de oudste auto.

Mocht dit tenslotte niet voldoende zijn, dan is de kleinste cilinderinhoud bepalend.

4.11 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.

4.12 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. We adviseren u dan ook om uw controlekaart over te schrijven of een foto ervan te maken voordat u deze inlevert.

Indien er geen opmerkingen of vragen over de voorlopige uitslag zijn wordt deze na 10 minuten definitief en wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

4.13 Vragen

Bij de finish kunt u een vragenformulier krijgen. Deelnemers kunnen dit formulier gebruiken wanneer zij vragen of opmerkingen hebben over de (ideale) route, 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.

Protest op een verkregen antwoord is niet mogelijk.

4.14 Ten slotte

In alle gevallen waarin dit algemeen reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleader.

5 Strafpunten

5.1 Algemeen

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringsclausule	Niet toegelaten
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	Diskwalificatie
Auto heeft niet toegestane verlichting	Diskwalificatie
Aanwezigheid en/of gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	Diskwalificatie
Misbruik van mobiele telefoon	Diskwalificatie
Verkennen van de route	Diskwalificatie
Vermijdbare belasting van het milieu	Diskwalificatie
Aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300
Niet melden van schade	300
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
Een eerste constatering van gebruik van georganiseerde service	300
Een tweede constatering van gebruik van georganiseerde service	Diskwalificatie
Overschrijding toegestane maximumsnelheid ¹⁷ met 10 tot 20 km/uur	150
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 20 tot 30 km/uur	300
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 30 tot 50 km/uur	750
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 50 km/uur of meer	Diskwalificatie
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100 ¹⁸
Niet op eigen kracht de finish bereiken	Diskwalificatie

17 Nota bene: de toegestane maximumsnelheid binnen een quietzone is 30 km/uur.

18 Het missen van een combinatie van controles kan bestraft worden als één fout met 100 strafpunten.

5.2 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 regelmatigheidsproef	1 per seconde, maximum is 150
Langzamer dan de normtijd afleggen van een behendigheidsproef	1 per seconde, maximum is 150
Missen van een GTC	150

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 de wedstrijdleiding of zijn vervanger. De telefoonnummers staan in het bijzonder reglement.

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.¹⁹
- 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 (verstrek **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).

¹⁹ 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.

- 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 algemeen 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 DHRC, 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 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 algemeen 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 verzekeraar van het deelnemende voertuig aan het besturen van het voertuig stelt.

Evenement:

Datum:

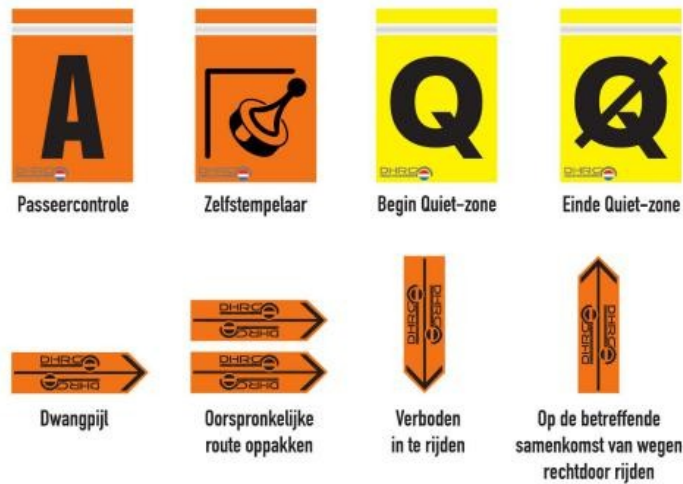
Startnummer:

Sportklasse / Tourklasse / Startersklasse²⁰

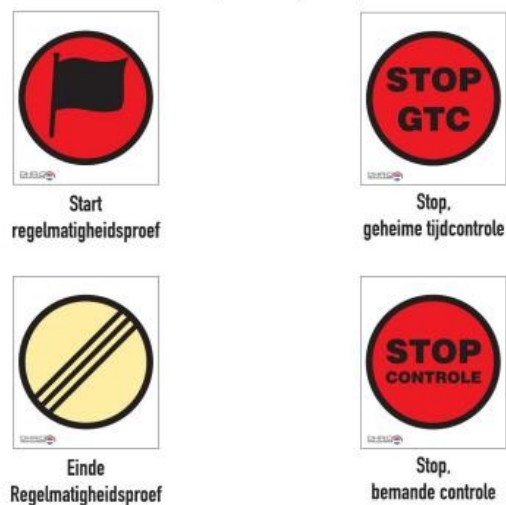
Naam in blokletters:	Bestuurder:	Navigator:
Handtekening:		

²⁰ Doorhalen wat niet van toepassing is.

8 Voorbeelden controlemateriaal



Bemande tijdcontrole, opstelling



Midzomeravondrit 2016



Datum: 28 juli 2016

Uitzetter: Fred Hak

Bijzonder Reglement

1 Algemene zaken

1.1 Locatie

De start en finish bevinden zich bij:

Golfclub Zeegersloot
 Kromme Aarweg 5
 2403 Alphen aan den Rijn
 Telefoon 0172 584 394
 Website: www.zeegersloot.nl
 Email: secretariaat@zeegersloot.nl



GOLFCLUB
ZEEGERSLOOT
 Natuurlijk Golf voor iedereen



1.2 Officials:

Uitsetter	Fred Hak
Controle en wedstrijdleiding	Jacques Limpens
Wegzetten controle materiaal	Fred Hak
Documentencontrole / starttafel / finishcontrole	Jan Legerstee
Oprollers	Nico Slappendel
Rekenkamer	Jacques Limpens – Fred Hak – Jan Legerstee

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

1.3 Programma

17:30 – 19:00 uur Inkom.
 19:00 – 19:30 uur Vertrek op eigen gelegenheid.
 20:30 – 21:30 uur Finish.
 22:00 uur Prijsuitreiking.

1.4 Afstanden en tijden

Lengte	Systeem
± 65 km	Pijlen kortste route

De Midzomeravondrit bevat geen regelmatigheidsproef en ook geen behendigheidsproef.

De rijtijd van de Midzomeravondrit bedraagt ongeveer anderhalf uur. Bij de Midzomeravondrit wordt niet op tijd gecontroleerd. U mag starten finishen wanneer u wilt. Wel dient u vóór 21:30 uur uw controlekaart weer in te leveren bij de finishcontrole in golfclub Zeegersloot. **Later dan 21:30 uur uw controlekaart inleveren resulteert in dikwalificatie.**

2 Kaartleesinstructies

2.1 Algemeen

1. Er mag bij de constructies van de route uitsluitend gebruik worden gemaakt van alle op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er minimaal één ononderbroken is. **Wegen mogen meermalen in beide richtingen bereden worden.**
2. Kaartleestekens¹ en kaartteksten onderbreken de doorgang niet.
3. **Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg af.** Doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen.
4. De door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en).
5. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereeden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
6. Wegen naar particuliere terreinen, wegen met een bord "Eigen weg" en dergelijke mogen niet worden ingereeden.
7. U bent geen bestemmingsverkeer. Wanneer een weg alleen toegankelijk is voor bestemmingsverkeer, mag u die weg niet inrijden².
8. 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 zo'n cirkel is vrij. Er mag binnen die cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen die 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.*
Een quietzone kan op de kaart staan aangegeven met een rode cirkel. In dit geval geldt bovengaande niet voor deze rode cirkels.
9. 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.
10. Keren is niet toegestaan, tenzij hiertoe bij een routecontrole opdracht wordt gegeven, bijvoorbeeld via een herstelcode.
11. Indien een zogenoemde keerlus gereden moet worden en men de keuze heeft tussen linksom of rechtsom rijden, dient de lus linksom gereden te worden (tegen de wijzers van de klok in).

2.2 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.
2. Wanneer een weg vanaf één zijde niet ingereeden 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.

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

2 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.

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.

2.3 Pijlen kortste route

1. Van het begin tot het eind 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 de route 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 op die plek 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

Wij wensen u een plezierige rit toe.

3 Legenda gebruikt kaartmateriaal

bebouwd gebied

- a huizenblok b huizen
- c wandelgebied
- d muur
- e groot gebouw
- f hoogbouw
- g kas
- h industriegebied

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

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

a pontveer

b voetveer

c peilschaal

d kilometerraabord

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

getrianguleerde punten

- a RD
- b Δ c \odot
- d \oplus e \ominus
- f \bullet g \star

a RD-steen

b GPS-kernetpunt

c toren, hoge koepel

d kerk met toren

e markant object

f watertoren g vuurtoren

overige symbolen

- a + b \circ
- c \oplus d \circ
- e \bullet f \star

a kerk zonder toren

b toren, hoge koepel

c kerk met toren

d markant object

e watertoren f vuurtoren

a gemeentehuis

b postkantoor

c politiebureau

a kapel

b kruis

c begrafplaats

a vlampijp

b wegwijzer

c telescoop

a windmolen

b watermolen

c windmolentje

d windturbine

a oliepompijnstallatie

b seinmast

c zendmast

a hunebed

b monument

c gemaal

a paal b markante boom

c boom d opslagtank

a kampeerterrin

b sportcomplex

c ziekenhuis

a schietbaan

afstrering

hoogspanningsleiding

geluidswering

wegen-informatie

wegnummering

A28 E35

N34 224

a tankstation

b parkeerplaats

c carpoolplaats

d afrifnummer

a aantal rijstroken

b kilometerpaal

c wegafsluiting

grenzen

rijks grens

provinciegrens

gemeentegrens

grens nationaal park

relief

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

hoogtelijnen

hoogtepunt

12.4

a steile rand

b helling

bodemgebruik

a weide met sloten

b bouwland met greppels

c boomgaard

d fruitkwekerij

e boomkwekerij

f weide met populieren

g loofbos

h naaldbos

i gemengd bos

j griend

k heide

l zand

m dras en riet

n heg en houtwal