

KLIP III: “Een kleintje ABC is nog geen ABC’tje...”



Datum: 8 september 2018

Uitgever: Joep Wanders

Reglement

KLIP III 2018: Reglement

Inhoudsopgave

1. Organisatorische aspecten.....	5
1.1. Omschrijving van het evenement.....	5
1.1.1. Algemeen.....	5
1.1.2. Vergunningen/ontheffingen.....	5
1.1.3. Definities.....	5
1.1.4. Reglement en bulletins.....	5
1.2. Organisatie.....	6
1.2.1. Wedstrijdsecretariaat.....	6
1.2.2. Organisatiecomité.....	6
1.3. Locaties.....	6
1.3.1. Start- en finishlocatie.....	6
1.4. Programma.....	6
1.5. Inschrijvingen.....	6
1.5.1. Inschrijfgeld.....	6
1.5.2. Klassen.....	7
1.5.3. Weigering.....	7
1.5.4. Wijzigen inschrijving.....	7
1.5.5. Annulering door de deelnemer.....	7
1.5.6. Annulering door de organisatie.....	7
1.5.7. Acceptatiebericht.....	7
1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule.....	8
1.6.1. Verzekering van de deelnemer.....	8
1.6.2. Verzekering van de organisator.....	8
1.6.3. Vrijwaringsclausule.....	8
1.7. Toe te laten auto's.....	9
1.7.1. Leeftijdgrens.....	9
1.7.2. Wettelijke eisen.....	9
1.7.3. Aanvullende voorschriften.....	9
1.7.4. Reclame.....	9
1.7.5. Rallyschilden en wedstrijdnummers.....	9
1.7.6. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters.....	9
1.7.7. Navigatieapparatuur.....	9
1.7.8. Communicatieapparatuur.....	10
1.7.9. Extra brandstof.....	10
1.8. Verloop van het evenement.....	10
1.8.1. Tijdschema.....	10
1.8.2. Documentencontrole - Inschrijftafel.....	10

KLIP III 2018: Reglement

1.8.3. Startprocedure.....	10
1.8.4. Verkeersregels.....	10
1.8.5. Gedrag deelnemers.....	11
1.8.6. Milieu.....	11
1.8.7. Service.....	11
1.8.8. Schades.....	12
1.8.9. Uitvallen.....	12
1.9. Vragen – Protesten.....	12
1.9.1. Vragen.....	12
1.9.2. Neutralisaties.....	12
1.9.3. Protesten.....	12
1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking.....	13
1.10.1. Voorlopige en definitieve uitslag.....	13
1.10.2. Klassement.....	13
1.10.3. Ex aequo.....	13
1.10.4. Prijzen.....	13
1.10.5. Prijsuitreiking.....	13
1.10.6. Ten slotte.....	13
2. Technische aspecten.....	14
2.1. Routeboek.....	14
2.1.1. Ander kaartmateriaal.....	14
2.2. Controlekaarten.....	14
2.2.1. Tijd- en routecontrolekaart.....	14
2.2.2. Gebruik controlekaarten.....	14
2.2.3. Veranderingen.....	14
2.2.4. Straffen.....	14
2.2.5. Verantwoording.....	14
2.3. Routeopdracht.....	14
2.4. Routecontroles.....	15
2.5. Herstelopdrachten.....	15
2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf.....	15
2.6.1. Tijdwaarneming.....	15
2.6.2. Herkenbaarheid.....	16
2.6.3. Melding.....	16
2.6.4. Finish.....	16
2.6.5. Strafpunten.....	16
2.7. Regelmatigheidsproef (RP).....	17
2.8. Routeonderbrekingen.....	17
2.9. Routepijlen.....	18

KLIP III 2018: Reglement

2.10. Snelheidscontroles.....	18
2.11. Quietzones.....	19
2.12. Samenvatting straffen.....	20
2.12.1. Algemeen.....	20
2.12.2. Tijd.....	20
2.13. Voorbeelden controlemateriaal.....	21
3. Beschrijving systemen.....	22
3.1. Algemeen.....	22
3.1.1. De constructie van de route.....	22
3.1.2. Het rijden van de route.....	22
3.1.3. De constructie van een omweg (alleen voor Expert- en Sportklasse).....	23
3.2. Pijlen kortste route gekleurde wegen.....	23
3.3. Pijlen kortste route, punten op één na kortste route.....	25
Bijlage A - Vrijwaringsverklaring.....	26
Bijlage B - Calamiteitenprocedure.....	27
1. Wat is een calamiteit?.....	27
2. Alarmering binnen de organisatie.....	27
3. Opsomming activiteiten.....	27
4. Veiligheidsregels.....	28

KLIP III 2018: Reglement

1. Organisatorische aspecten

1.1. Omschrijving van het evenement

1.1.1. Algemeen

De **Dutch Historic Rally Club (DHRC)** organiseert op **8 september 2018 KLIP III: "Een kleintje ABC is nog geen ABC'tje..."**. De rally omvat diverse kaartleessystemen en wordt verreden in **de gemeente Hollands Kroon in de kop van Noord-Holland**. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles.

Er kan worden ingeschreven in **vier** klassen. De klassen onderscheiden zich in de wijze waarop de informatie wordt verstrekt, de moeilijkheidsgraad van de opdrachten en de te rijden gemiddelde snelheid. De te rijden gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 50 kilometer per uur. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingroutes over snelwegen).

KLIP III 2018 telt mee voor **het clubkampioenschap 2018 van** de DHRC.

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

Op 8 augustus 2018 heeft de DHRC aan de gemeente Hollands Kroon ontheffing aangevraagd van artikel 10 lid 1 van de wegenverkeerswet van 1994, die wedstrijden met motorvoertuigen op de openbare weg verbiedt. De verwachting is dat de gemeente deze ontheffing vóór 8 september zal verleenen.

De originele ontheffing is gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren daarnaar verwijzen.

1.1.3. Definities

Deelnemer:	natuurlijk persoon of rechtspersoon;
Equipe;	bestuurder en navigator;
Traject:	route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles.

1.1.4. Reglement en bulletins

De **DHRC** is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) en derhalve wordt **KLIP III 2018** georganiseerd onder auspiciën van de NHRF. Dit betekent dat het standaard reglement van de NHRF (versie 3.0, juli 2017) van toepassing is op dit evenement. Het standaard reglement is primair bedoeld voor organisatoren en bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het standaard reglement downloaden van de site van de NHRF: www.nhrf.nl.

KLIP III 2018 wordt verreden volgens dit reglement. Dit reglement zal alleen worden gewijzigd in bijzondere gevallen en wel met inachtneming van de goede trouw. De NHRF heeft dit reglement op **12 augustus 2018** goedgekeurd onder nummer **NHRF-BR-18-18**.

De wedstrijdleider is belast met het toepassen van dit reglement. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekend worden gemaakt. Deze bulletins maken integraal deel uit van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden.

KLIP III 2018: Reglement

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Voor, tijdens en na de rally:

Naam: **Peter Spruijt**
 E-mailadres: **wedstrijd@dhrc.nl**
 Telefoon: **0610 001 577**

1.2.2. Organisatiecomité

Wedstrijdleader:	Jacques Limpens	Telefoon	0654 757 378
Uitzetter	Joep Wanders		
Contactpersoon deelnemers	Fred Hak	Telefoon	0641 990 605

1.3. Locaties

1.3.1. Start- en finishlocatie

Naam: **Golf & Country Club Regthuys**
 Adres: **Limmerschouw 49B
 1731 RM WINKEL**
 Telefoon: **0224 540 216**
 Website: **www.regthuysgolf.nl**

1.4. Programma

Opening inschrijving	4 juni 2018
Publicatie reglement	11 augustus 2018
Sluiting inschrijving	zondag 2 september 2018
Documentencontrole	zaterdag 8 september 2018, 10:30 – 12:30 uur

Wedstrijddag

11:00 – 12:15 uur: Minikaartleescursus door Maarten Peters voor de absolute beginners
12:15 – 12:30 uur: Welkom door de voorzitter en briefing door de uitzetter
12:31 uur: Start van de Expertklasse en aansluitend van de Sportklasse
13:01 uur: Start van de Clubklasse en aansluitend van de Moderne Clubklasse
15:15 – 15:45 uur: Geplande finish van alle deelnemers
16:00 – 16:30 uur: Mondelinge uitleg met lichtbeelden van de uitzetter
16:30 – 17:00 uur: Prijsuitreiking en afsluiting.

1.5. Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf **4 juni 2018** uitsluitend digitaal via **www.dhrc.nl**. De inschrijving sluit op **2 september 2018** of zodra het maximale aantal van **75** equipes is bereikt.

1.5.1. Inschrijfgeld

Het inschrijfgeld bedraagt € 50,00 voor equipes waarvan minstens een van equipeleden DHRC-lid is
Is geen van de equipeleden lid, dan bedraagt het inschrijfgeld € 75,00

Indien beide equipeleden jonger zijn dan 30 jaar krijgen zij € 10,00 korting op het inschrijfgeld.

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

KLIP III 2018: Reglement

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk **2 september 2018** te zijn voldaan op bankrekeningnummer **NL31ABNA0529697505** van de **DHRC**, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

1. **Expert**klasse voor zeer ervaren deelnemers;
2. **Sport**klasse voor deelnemers met redelijke ervaring;
3. **Club**klasse voor deelnemers met geen of weinig ervaring;
4. **De Moderne Clubklasse is qua routeopdracht en tijdschema exact hetzelfde als dat van de Clubklasse, maar is speciaal bedoeld voor deelnemers die (nog) geen klassieke auto van vóór 1 januari 1988 hebben, of wiens klassieke auto in reparatie is.**

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

1.5.3. Weigering

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

1.5.4. Wijzigen inschrijving

De equipe mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto vervangen door een andere auto tot uiterlijk één uur voor de start van de eerste deelnemer, mits deze auto voldoet aan de deelnamevoorwaarden. Het wisselen van auto tijdens de rally is niet toegestaan. Overtreding van deze regel leidt tot uitsluiting. De bestuurder dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs en de minimale leeftijd hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt. Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rally onderling te wisselen, mits beide leden van de equipe in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en beiden de minimale leeftijd hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt.

1.5.5. Annulering door de deelnemer

Annulering van een inschrijving is alleen mogelijk door middel van een e-mail aan het wedstrijdsecretariaat en is alleen geldig wanneer het wedstrijdsecretariaat daarvan per e-mail een bevestiging heeft verstuurd.

Bij annulering door de deelnemer wordt gerestitueerd:

1. **bij annulering voor 8 augustus 2018 wordt het hele bedrag gerestitueerd**
2. **bij annulering vanaf 8 augustus 2018, maar vóór 25 augustus wordt 50% van het inschrijfgeld gerestitueerd.**
3. **bij annulering na 24 augustus wordt het inschrijfgeld niet gerestitueerd.** Wel is het mogelijk in dezelfde klasse als een andere equipe te laten deelnemen.

1.5.6. Annulering door de organisatie

De organisatie zal **75%** van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers, indien het evenement door overmacht niet doorgaat. Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het niet afgeven of het intrekken of weigeren van vergunningen.

1.5.7. Acceptatiebericht

Deelnemers krijgen rond **3 september 2018** een e-mail met daarin de definitieve bevestiging naar het e-mailadres van de inschrijver.

KLIP III 2018: Reglement

1.6. Verzekering - vrijwaringsclausule

1.6.1. Verzekering van de deelnemer

Deelnemers moeten in het bezit moeten zijn van een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM) voor hun auto tijdens het evenement, die dekking biedt aan de specifieke bestuurder(s). De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen de bestuurder(s) niet alleen de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt, doch tevens de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt in de bij de deelnemende auto behorende polis als deze leeftijd hoger is dan 18 jaar en dat de polis tevens dekking biedt bij een eventuele rijvaardigheidstest op een afgesloten terrein. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer om dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

1.6.2. Verzekering van de organisator

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

De dekking van de secundaire WAM-verzekering gaat in bij de start van het wedstrijdgedeelte van het evenement en eindigt bij de finish van het wedstrijdgedeelte of op het moment dat de betreffende equipe niet meer deelneemt. Het eigen risico bedraagt per deelnemer € 250,00.

1.6.3. Vrijwaringsclausule

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 organisator 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 organisator melden.

Tegen de organisator, 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.

Deelnemers dienen voor aanvang van het evenement de verklaring zoals opgenomen in Bijlage A te ondertekenen. Wordt voornoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de deelnemer niet tot de start toegelaten.

KLIP III 2018: Reglement

1.7. Toe te laten auto's

1.7.1. Leeftijdgrens

Toegelaten worden personenauto's met een bouwjaar van vóór **1 januari 1988. Voor de Moderne Clubklasse geldt geen beperking.**

Deelnemers in de Expert- en Sportklasse die met een auto aan de start verschijnen van na 1 januari 1988 kunnen buiten mededinging de route rijden. Hun controlekaart wordt wel uitgerekend, maar zij worden niet opgenomen in het klassement.

1.7.2. Wettelijke eisen

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

1.7.3. Aanvullende voorschriften

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

In elke deelnemende 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.

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

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

1.7.4. Reclame

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

1.7.5. Rallyschilden en wedstrijdnummers

De deelnemers ontvangen bij de documentencontrole twee rallyschilden **en een sticker met een wedstrijdnummer**. De **rallyschilden** dienen aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd te worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. **Het wedstrijdnummer dient op de rechterbovenhoek van de voorruit van de auto bevestigd te worden (dus in het zicht van de navigator).**

De rallyschilden en wedstrijdnummers dienen tijdens het gehele evenement op de auto aanwezig te zijn.

1.7.6. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor afstandsmeting en/of snelheidsmeting en/of tijdmeting, al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten, zijn toegestaan. Deze apparatuur mag zowel mechanisch als elektronisch als gps-gestuurd zijn.

Het gebruik van apps op een smartphone met bovengenoemde functionaliteiten is niet toegestaan.

1.7.7. Navigatieapparatuur

Het gebruik van een elektronisch kompas is toegestaan. Dit kompas mag eventueel gps-gestuurd zijn.

De aanwezigheid en het gebruik van vaste en/of mobiele gps-navigatieapparatuur ten behoeve van plaatsbepaling is niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Dit geldt ook voor smartphones met daarop een

KLIP III 2018: Reglement

navigatiesysteem. Indien een navigatiesysteem gebruikt is om de start te bereiken, dan dient dit systeem tijdens de rally in de kofferbak te zijn opgeborgen.

1.7.8. Communicatieapparatuur

Het gebruik van mobiele telefoons tijdens de wedstrijd is niet toegestaan. Uitzonderingen hierop zijn:

1. bij calamiteiten (zie bijlage B);
2. het inroepen van hulp van het serviceteam van de organisator;
3. het melden van opgave bij de organisator.

1.7.9. Extra brandstof

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

1.8. Verloop van het evenement

1.8.1. Tijdschema

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

1.8.2. Documentencontrole - Inschrijftafel

De equipes dienen zich tenminste **15** minuten voor hun geplande starttijd te melden bij de documentencontrole in de startlocatie. Hier zal het volgende gecontroleerd worden:

1. Betaling van het inschrijfgeld
2. Ondertekening van de vrijwaringsverklaring (Bijlage A).

Tevens zal aan de equipe gevraagd worden door ondertekening akkoord te gaan met eventuele publicatie van foto's die tijdens het evenement zijn gemaakt en waarop de equipeleden en/of hun auto herkenbaar zijn. De foto's kunnen gebruikt worden voor publicatie op de DHRC-website, het rallymagazine van de DHRC of andere communicatie-uitingen van de DHRC.

Bij de inschrijftafel wordt per equipe een startpakket uitgereikt, met daarin onder andere rallyschilden en **sticker met wedstrijdnummer**.

1.8.3. Startprocedure

Per klasse zal iedere etappe/sectie in volgorde van wedstrijdnummer worden gestart. De wedstrijdnummers zullen in principe **doorlopend genummerd** worden toegekend **in de volgorde**:

1. **Expert**klasse;
2. **Sport**klasse;
3. **Club**klasse;
4. **Moderne Club**klasse.

De equipes starten met een interval van 1 minuut. De starttijd wordt bekend gemaakt op de website en is opgehangen op het publicatiebord. **Een voorlopige startlijst wordt bij het acceptatiebericht meegEZonden**. Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek.

De equipes dienen zich op hun starttijd bij de starttafel te melden. Een equipe die zich meer dan 30 minuten na haar starttijd meldt kan niet meer van start gaan.

1.8.4. Verkeersregels

Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt te houden aan de **geldende** verkeersregels.

KLIP III 2018: Reglement

Equipes zijn verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat derden geen aanstoot hoeven te nemen aan de voorbij rijdende deelnemers.

Equipes die door hun verkeersgedrag de historische rittensport in diskrediet brengen, zullen door de organisator van het evenement bestraft worden.

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.

1.8.5. Gedrag deelnemers

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.

1.8.6. 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 gedeponeerd. Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, dan is de equipe verplicht dit direct aan de organisatie te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Geconstateerde schade wordt op de betrokken equipe verhaald. Overtreding van deze voorschriften kan leiden tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de equipe jegens het organisatiecomité om de kosten van reiniging, schade, enz. te voldoen.

1.8.7. Service

Onder service wordt verstaan het verlenen van vooraf georganiseerde assistentie door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van dit soort service is gedurende het gehele evenement niet toegestaan. 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 van de organisatie of door een collega-equipe over een korte afstand

KLIP III 2018: Reglement

naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Indien de ingeschreven auto niet op eigen kracht de finish bereikt zal de equipe niet geklasseerd worden.

1.8.8. Schades

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

1.8.9. Uitvallen

Indien een equipe de rally niet meer verder kan vervolgen, wordt zij verzocht de wedstrijdleiding hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen (**telefoon: 0654 757 378**).

1.9. Vragen - Protesten

1.9.1. Vragen

Bij de finish ontvangt iedere deelnemer direct een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten controleren. Een deelnemer kan bij de organisator vragen stellen over het verloop van het evenement, opgelopen strafpunten en genomen beslissingen die van invloed geweest (kunnen) zijn op het eindklassement. Hiervoor zijn vragenformulieren beschikbaar. Deelnemers dienen het vragenformulier in te leveren bij de contactpersoon deelnemers of bij de finishcontrole.

Voor routetechnische vragen kunnen deelnemers tot 30 minuten na het sluiten van de finish vragen indienen.

Voor vragen over het berekenen van het aantal strafpunten en de klassering kunnen deelnemers tot 15 minuten na het publiceren van de voorlopige uitslag terecht.

De organisator draagt daarbij zorg voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen.

1.9.2. Neutralisaties

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.

Op het publicatiebord zal melding gemaakt worden over eventuele neutralisaties.

1.9.3. Protesten

Protesten zijn niet mogelijk.

KLIP III 2018: Reglement

1.10. Uitslagen - prijzen - prijsuitreiking

1.10.1. Voorlopige en definitieve uitslag

Aan het eind van het evenement publiceert de organisator op het publicatiebord de voorlopige uitslag. In deze voorlopige uitslag wordt het aantal behaalde strafpunten vermeld.

Als er geen vragen en/of protesten over de voorlopige uitslag zijn, dan wordt deze na 30 minuten definitief en wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

De officiële uitslag zal ook in detail vanaf **9 september 2018** worden gepubliceerd op de website van de organisatie.

1.10.2. Klassement

Het eindklassement wordt per klasse bepaald door alle strafpunten bij elkaar op te tellen. De equipe met het laagste totaal per klasse, wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen, de naast hogere equipe tot tweede, enzovoorts.

1.10.3. Ex aequo

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

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

1.10.4. Prijzen

Voor de **twee** hoogst geklasseerde equipes in de **Expert**klasse, de **drie** hoogst geklasseerde equipes in de **Sport**klasse, de **zeven** hoogst geklasseerde equipes in de **Club**klasse en **het hoogst geklasseerde equipe in de Moderne Clubklasse** zijn prijzen beschikbaar.

1.10.5. Prijsuitreiking

De prijsuitreiking zal na afloop van de rally rond **16:30 uur** plaatsvinden in **het Regthuys in Winkel**.

1.10.6. Ten slotte

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

KLIP III 2018: Reglement

2. Technische aspecten

2.1. Routeboek

De deelnemers kunnen het routeboek **op** hun geplande starttijd bij de starttafel afhalen.

In de routeboeken zijn onder andere de plaatsen van de tijdcontroles opgenomen en een gedetailleerde omschrijving van de route die moet worden gevolgd.

Voor de deelnemers in de Clubklasse en Moderne Clubklasse is in het eerste traject tien minuten intekentijd opgenomen.

2.1.1. Ander kaartmateriaal

Het is niet toegestaan om over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering door een official zal de betreffende equipe worden bestraft met 100 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal.

2.2. Controlekaarten

2.2.1. Tijd- en routecontrolekaart

Bij de start (**TC 1 UIT**) krijgt elke equipe een controlekaart. Deze controlekaart moet aan het eind van **de rally bij de finishcontrole (TC 3 IN) in het Regthuys** worden ingeleverd. Op de controlekaarten zijn voor iedere equipe de individuele ideale passeertijden van de tijdcontroles opgenomen. De passeertijden, zoals vermeld op de controlekaarten zijn bindend. De controlekaarten blijven eigendom van de organisatie.

2.2.2. Gebruik controlekaarten

Controlekaarten moeten op verzoek worden getoond. Bij bemande controles moeten de kaarten persoonlijk door een lid van de equipe aan de official worden overhandigd voor registratie.

2.2.3. Veranderingen

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 100 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

2.2.4. Straffen

Het ontbreken van een registratie, van welke controle dan ook, of het niet overhandigen van de controlekaarten bij een (geheime) tijdcontrole, routecontrole, finishcontrole of de betreffende controles bij een regelmatigheidsproef, behendigheidsproef en/of bij de finish, heeft een bestraffing als aangegeven in dit reglement tot gevolg.

2.2.5. Verantwoording

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

2.3. Routeopdracht

Van de start tot de finish dient de equipe een voorgeschreven route te rijden met inachtneming van de voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. De voorgeschreven route staat in de vorm van routeopdrachten in het routeboek vermeld. Er kunnen ook routeopdrachten verstrekt worden bij bemande route- of tijdcontroles.

KLIP III 2018: Reglement

2.4. Routecontroles

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 of een zwart getal. Bij passage van de RC dient u de letter of het getal met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot diskwalificatie.
2. een bord met daarop een afbeelding van een stempel (zie artikel 2.14) en een stempel (zelfstempelaar). Bij deze RC dient de equipe een afdruk van de stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Let erop dat u het controlebord laat staan en niet omver trekt! De zelfstempelaars zijn niet altijd voorzien van een stempelkussen. Zorg er daarom voor dat u een goed functionerend stempelkussen bij u hebt! Een afdruk van een stempel die niet duidelijk op de controlekaart aanwezig is, wordt als gemist aangemerkt.
3. een bemande controle. Deze is te herkennen aan een bord zoals opgenomen in artikel 2.14. U dient bij een bemande controle op beheerste wijze te stoppen en uw controlekaart aan de official te overhandigen. Deze zal het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart invullen of afstemmen.

Controles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 30 minuten na de IPT van de laatste deelnemer.

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.

2.5. Herstelopdrachten

Bij een routecontrole kan een herstelopdracht vermeld zijn, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Hieronder treft u de codes aan die daarbij gebruikt worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de R (rechts) ook een L (links) kan voorkomen. Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door een aanduiding voor welke klasse(n) ze bedoeld zijn: E = **Expert**klasse, S = **Sport**klasse, C = **Club**klasse en **Moderne Club**klasse.

Herstelcodes:	HK	Hier Keren
	1R	Eerste weg rechts
	ER	Einde weg rechts
	XR	Viersprong rechts
	VR	Voorrangskruising rechts
	NAG	Niet (verder) omrijden, nieuwe wegaansluiting gebruiken
	NVO	Niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route
	DMIL	Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn
	DMG	Niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen
	DMP 7	Niet (verder) omrijden, doorgaan met opdracht (pijl, punt,...) 7

2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf

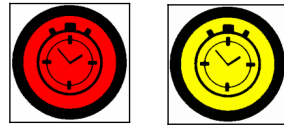
2.6.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van zendergestuurde klokjes die hun tijd ontvangen van de DCF77 tijdzender in Mainflingen bij Frankfurt ("atoomtijd", "Funkuhr").

KLIP III 2018: Reglement

2.6.2. Herkenbaarheid

KLIP III 2018 start met een TC 1 UIT en eindigt met een TC 3 IN. **KLIP III** bestaat uit **twee** trajecten. **Daarom is** er ook **een** "gewone" TC. **Deze** is herkenbaar aan een wit bord met een rode klok, op ca. 25 meter voorafgegaan door een wit bord met een gele klok.



2.6.3. Melding

Equipes zijn verplicht bij TC 2 hun doorkomsttijd te laten noteren op hun controlekaart. **Het meldingstijdstip bij TC 2 is de minuut waarin u het bord met gele klok passeert.**

Alleen TC 3 IN mag eerder dan de ideale passeertijd (IPT) worden aangedaan om onnodig wachten te voorkomen.

2.6.4. Finish

Bij TC 3 IN (de finishcontrole) dient u zich niet meer dan 30 minuten na uw IPT te melden, anders wordt u **NIET GEKLASSEERD!** Dreigt u in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om dit te voorkomen.

2.6.5. Strafpunten

Bij een TC IN mag u zich ongestraft eerder dan de IPT melden. Bij de andere TC's wordt eerder melden dan de IPT bestraft met **10** strafpunten per minuut afwijking; meer dan 15 minuten voor de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC en wordt bestraft met **300** strafpunten.

Later dan de IPT melden bij een TC wordt eveneens bestraft met **10** strafpunten per minuut afwijking. Was men bij de voorgaande (niet gemiste) TC ook te laat, dan wordt alleen de tijd die u méér te laat bent bestraft.

Tijd inhalen wordt niet bestraft zolang men de TC niet aandoet vóór de IPT. Meer dan 30 minuten na de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC en wordt bestraft met **300** strafpunten (met uitzondering van de laatste TC IN van een rallydag; zie artikel 2.6.4).

Voorbeeld

TC	IPT	WPT ¹	Afwijking	Strafpunten	Wat te doen bij de <u>volgende</u> TC?
TC 1 UIT	08:16	08:16	op tijd vertrokken	-	op IPT melden
TC 2	09:01	09:00	1 minuut te vroeg	10	op IPT melden
TC 3	09:21	09:21	op tijd	-	op IPT melden
TC 4	09:54	10:13	19 minuten te laat	190	max. 19 minuten na IPT melden
TC 5	10:38	10:55	17 minuten te laat	-	max. 17 minuten na IPT melden
TC 6	11:32	11:57	25 minuten te laat	80	max. 25 minuten na IPT melden
TC 7	12:24	12:56	32 minuten te laat	300	max. 25 minuten na IPT melden
TC 8	12:59	13:26	27 minuten te laat	20	max. 27 minuten na IPT melden
TC 9	13:50	14:05	15 minuten te laat	-	max. 15 minuten na IPT melden
TC 10 IN	14:31	14:49	18 minuten te laat	30	-
			Totaal	630	

Uitleg

TC 2 wordt 1 minuut te vroeg aangedaan: 10 strafpunten. Staat de eigen klok misschien niet goed? Als u niet zeker bent van de eigen klok: u kunt bij de TC altijd naar de wedstrijdtijd informeren.

¹ Werkelijke passeertijd

KLIP III 2018: Reglement

TC 3 wordt op tijd aangedaan, TC 4 19 minuten te laat (190 strafpunten). Bij TC 5 zijn 2 minuten ingehaald (geen strafpunten), maar bij TC 6 zijn weer 8 minuten verloren (80 strafpunten). TC 7 wordt gemist (meer dan 30 minuten te laat: 300 strafpunten). De passeertijd bij TC 8 wordt nu vergeleken met de laatste niet gemiste TC, in dit geval TC 6. Ten opzichte van de tijd bij TC 6 is 2 minuten tijd verloren (20 strafpunten). Bij TC 9 is flink wat tijd ingehaald (geen strafpunten), bij TC 10 IN zijn er weer 3 minuten verloren (30 strafpunten).

2.7. Regelmatigheidsproef (RP)

Als onderdeel van **KLIP III 2018 is** een RP zijn opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel staan in het routeboek.

De RP begint bij een zogenoemde zelfstart. Deze is duidelijk in het routeboek aangegeven. In het veld is deze aangegeven met een bord (zie artikel 2.14).

De tijd waarop u moet starten bij een zelfstart staat duidelijk in het routeboek aangegeven (x minuten na uw WPT bij de voorafgaande tijdcontrole). De zelfstart wordt geacht in de eerste seconde van de minuut plaats te vinden. Voorbeeld: stel dat de WPT bij de TC voorafgaand aan de RP 14:07 is en de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na uw WPT, dan is uw zelfstart om exact 14:10:00.

U dient op uw starttijd bij de (zelf)start te vertrekken. De RP loopt van de (zelf)start tot het bord "einde RP"(zie artikel 2.14). U moet de RP zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afleggen volgens de bijbehorende afstand-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.

Tijdens het rijden van de RP controleert de organisatie door één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. De locatie noch de rijtijd naar een GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven. Bij een bemande routecontrole na de GTC wordt de bij de GTC gemeten tijd op uw controlekaart genoteerd. Omdat het meetpunt vóór de bemande routecontrole ligt, heeft het geen zin om bij het zien van de bemande routecontrole langzamer of sneller te gaan rijden. Uw tijd is dan al geklokt.

Het kan ook voorkomen dat er geen bemande routecontrole langs de te rijden route staat, maar dat de officials van de GTC 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 bemande controle bent geweest.

Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. Het niet langs de GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 100 strafpunten. De maximale tijdstraf die u kunt ophalen bij een RP is 100 strafpunten.

De lengte van de regelmatigheidsproef is minimaal 2 en maximaal 25 kilometer.

Een GTC staat nooit opgesteld langs grote doorgaande routes en een GTC staat altijd meer dan 2 kilometer na:

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

2.8. 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 omrijregels in werking, zoals genoemd in artikel 3.1.3. Dit komt NIET voor in de route van de **(Moderne) Clubklasse**.
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 (wegwerkzaamheden, een braderie, tijdelijk geplaatste ver-

KLIP III 2018: Reglement

bodsborden en dergelijke). De uitzetter heeft deze routeonderbrekingen kort voor de rally geconstateerd. In een dergelijk geval kan de organisator/uitzetter een omleiding aanleggen met behulp van routepijlen (zie artikel 2.9.1), die de deelnemers moeten volgen.

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd/gestempeld 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 zo'n geval dient u de voorgenomen route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De route daar naartoe is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen en keren is toegestaan.

Tijdens het rijden van deze route dient u routecontroles te negeren. Eventuele routecontroles die op het niet te rijden weggedeelte staan zullen worden geneutraliseerd.

2.9. Routepijlen

1. Langs de route geplaatste horizontale routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden (zie artikel) en moeten verplicht gevolgd worden. Een omleiding wordt afgesloten met 2 boven of naast elkaar geplaatste routepijlen (zogenoemde dubbele routepijlen). Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen; er hoeft niet te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.
2. Dubbele routepijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt. Deze pijlen worden NIET voorafgegaan door enkele routepijlen.
3. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan heeft deze pijl dezelfde betekenis als een verkeersbord 'gesloten voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen'.
4. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar boven is geplaatst, dan dient u deze weg in te rijden, zelfs als deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de organisatie hiervoor toestemming heeft gekregen.

2.10. Snelheidscontroles

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

Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan 20% wordt de volgende bestraffing gehanteerd:

Overschrijding van de maximumsnelheid:	< 20%	20 – 40%	40 – 60%	60 – 80%	> 80%
Bij maximum 30 km/uur is dit:	< 36 km/uur	36 – 41 km/uur	42 – 47 km/uur	48 – 53 km/uur	≥ 54 km/uur
Bij maximum 50 km/uur is dit	< 60 km/uur	60 – 69 km/uur	70 – 79 km/uur	80 – 89 km/uur	≥ 90 km/uur
Bestrafing:	Geen straf	100 strafpunten	200 strafpunten	300 strafpunten	Uitsluiting

Snelheidscontroles zijn bedoeld om met name in bebouwde omgeving en als zodanig aangemerkte quietzones te snel rijden tegen te gaan om zo overlast voor in- en aanwonenden tot een minimum te beperken.

KLIP III 2018: Reglement

2.11. Quietzones

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

Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een bord (zie artikel 2.14). Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. Is dat niet het geval, dan geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt.

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

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

KLIP III 2018: Reglement

2.12. Samenvatting straffen

2.12.1. Algemeen

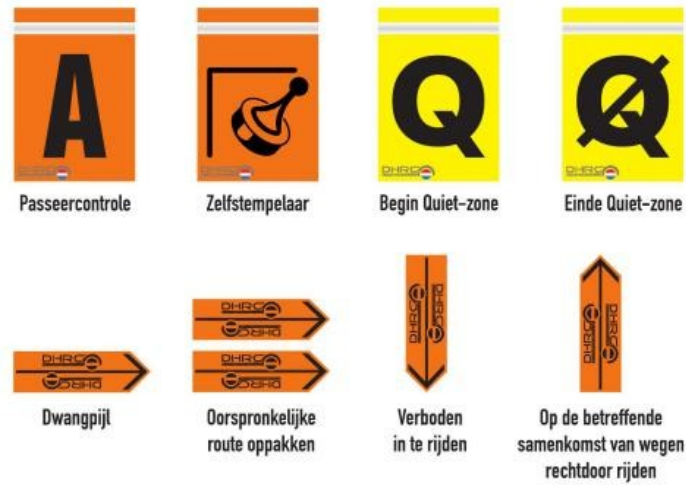
Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringsclausule	Niet toegelaten
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	Diskwalificatie
Auto heeft niet toegestane verlichting	Diskwalificatie
Aanwezigheid en/of gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	Diskwalificatie
Misbruik van mobiele telefoon	Diskwalificatie
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 met meer dan 20%	Afhankelijk van de snelheid: 100 – 300, diskwalificatie
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100
Niet op eigen kracht de finish bereiken	Diskwalificatie

2.12.2. Tijd

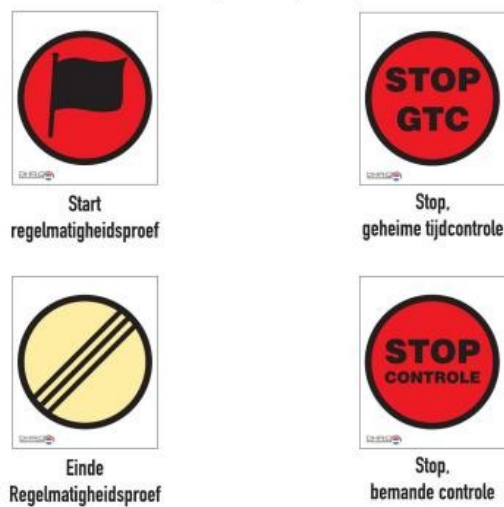
Reden	Aantal strafpunten
Te laat melden bij de start	10 per minuut, maximum is 300
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	10 per minuut, maximum is 300
Te laat aandoen van een tijdcontrole	10 per minuut, maximum is 300
Missen van een tijdcontrole	300
Meer dan 30 minuten te laat finishen	Geen klassering
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een RP	1 per seconde, maximum is 100
Langzamer dan de normtijd afleggen van een behendigheidsproef/test	1 per seconde, maximum is 100
Missen van een GTC	100

KLIP III 2018: Reglement

2.13. Voorbeelden controlemateriaal



Bemande tijdcontrole, opstelling



KLIP III 2018: Reglement

3. Beschrijving systemen

3.1. Algemeen

3.1.1. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van alle op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is de routeconstructie bij systeem Punten Vrije Route, waarbij keren wel is toegestaan.
3. TC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omrij- of nevenroute) opgenomen worden.
4. Tenzij bij de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen meerdere malen, maar slechts in één richting in de route worden opgenomen.
5. Bij de constructie hoeft geen rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bij een (mini)rotonde of een weg met gescheiden rijbanen. Bij een rotonde mag dus een route rechtsom worden geconstrueerd en bij een weg met gescheiden rijbanen dienen de rijbanen als afzonderlijke kaartwegen te worden beschouwd.

Wegen die op de kaart als eenrichtingswegen zijn aangegeven mogen niet in tegengestelde richting in de constructie worden opgenomen. Ook fietspaden en pontveren mogen niet in de constructie worden opgenomen.

6. Kaarttekens en kaartteksten en onderbreken de doorgang niet. Uitzondering hierop vormt het kaartteken wegafsluiting, dat de route wél blokkeert. Wanneer uit doorgetrokken bermlijnen of een viaductteken blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, dan worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
7. Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg **niet** af. Doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen.
8. Bij genummerde punten is een cirkel om de punt geplaatst. Deze cirkels hebben alléén ten doel de punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart.
9. Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en). Cirkels of ellipsen die een genummerd punt (aandachtspunt 8), een quietzone (artikel 2.11) of een van de kaart afwijkende situatie (artikel 3.1.2 aandachtspunt 4) aanduiden blokkeren de route NIET.
10. 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.
11. Indien een zogenoemde keerlus gereden moet worden en men reglementair de keuze heeft tussen linksom of rechtsom rijden, dient de lus linksom gereden te worden (tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).
12. Als op de routeconstructie het slechts in één richting in de route opnemen van wegen van toepassing is, dan dient u voordat u de voorgenomen route gaat rijden de gehele route te construeren. Daarmee ligt dan de rijrichting van de in de route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (artikel 3.1.3) dient u daar rekening mee te houden.

3.1.2. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.

KLIP III 2018: Reglement

2. Wegen naar particuliere terreinen, wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. Een deelnemer is géén bestemmingsverkeer.
4. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel zijn geen routecontroles geplaatst. U dient wel via de juiste weg de cirkel in en uit te rijden. Dit kan gecontroleerd worden.
5. 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 voorgenomen route mist.
6. Keren is alleen toegestaan als daartoe bij een route- of tijdcontrole opdracht wordt gegeven.

3.1.3. De constructie van een omweg (alleen voor Expert- en Sportklasse)

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient u vanaf dat punt een omweg te construeren waarbij primair zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen. Secundair dient de omweg zo kort mogelijk te zijn.
2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
3. Bij het construeren van de omweg gelden dezelfde beperkingen/regels als tijdens het construeren van de voorgenomen route.
4. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg en construeert u een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt u welke wegen niet te berijden zijn (voorkennis). Deze voorkennis vervalt zodra u de voorgenomen route heeft hervat.

3.2. Pijlen kortste route gekleurde wegen

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over **gele en/of oranje** kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl wordt geacht een **oranje** kaartweg te liggen.
6. 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 en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
- 7. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg.**
- 8. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.**

KLIP III 2018: Reglement

9. Op weg naar een pijl of TC dient met inachtneming van het bovenstaande steeds een route te worden geconstrueerd, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
1. zo min mogelijk (dus liefst helemaal geen) oranje wegen in de route opgenomen worden;
 2. de route zo kort mogelijk is.

Zo ontstaat de voorgenoemde route. Ideaal is (dus) een zo kort mogelijke route over uitsluitend gele wegen.

Voorbeeld:



Van pijl 1 naar pijl 2 niet over wit en zo min mogelijk over oranje, dus via de A.

Van pijl 2 naar pijl 3 eerst zo min mogelijk over oranje en dan via de kortste route over geel, dus via de E en F.

KLIP III 2018: Reglement

3.3. Pijlen kortste route, punten op één na kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en **punten** in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl **of punt** wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen **en punten** eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen **en punten** nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden of te verlaten en pijlen te raken of te kruisen.
7. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd. **Op weg naar een punt dient steeds de op één na kortste route te worden geconstrueerd.** Zo ontstaat de voorgenomen route.

KLIP III 2018: Reglement

Bijlage A - Vrijwaringsverklaring

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

De organisatie, sponsoren, (bestuurs-)leden van de organiserende stichting/vereniging 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 organisatie, de NHRF en de sponsoren niet aansprakelijk zal stellen of houden en hen zal vrijwaren voor enige door hem geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade hieronder begrepen.

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

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

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

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

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

KLIP III 2018: Reglement

Bijlage B - Calamiteitenprocedure

1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

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

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

2. Alarmering binnen de organisatie

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

CALAMITEITENTEAM: **Ronald Melieste**

TELEFOON: **0653 234 290**

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 1-1-2². 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.
 - ✓ Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam (zoals vermeld in de telefoonlijst).
 - ✓ Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
 - ✓ Beschrijf wat er is gebeurd:
 1. Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en / of overige weggebruikers gewond zijn);
 2. Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 3. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke);
 4. 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).
- 2 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.

KLIP III 2018: 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. 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.