



**Bijzonder Reglement
ABC Trial
26 september 2020**

Inhoudsopgave

1.1.	3
Omschrijving van het evenement.....		3
1.2.	Organisatie.....	4
1.3.	Locaties.....	5
1.4.	Programma	5
1.5.	Inschrijvingen	5
1.6.	Verzekering – vrijwaringsclausule	7
1.7.	Toe te laten auto's	8
1.8.	Verloop van het evenement.....	9
1.9.	Vragen – Protesten.....	11
1.10.	Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking	11
1.11.	Samenvatting straffen organisatorische aspecten	12
2.	Route Technische aspecten	13
2.1.	Routeboek.....	13
2.2.	Controlekaarten	13
2.3.	Routeopdracht	13
2.4.	Routecontroles.....	13
2.5.	Herstelopdrachten	14
2.6.	Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf	14
2.7.	Regelmatigheidsproef (RP)	16
2.8.	Special	16
2.9.	Behendigheidspreef/Test.....	17
2.10.	Routeonderbrekingen	18
2.11.	Snelheidscontroles	18
2.12.	Quietzones.....	19
2.13.	Samenvatting straffen technische aspecten.....	19
3.	Beschrijving systemen.....	20
3.1.	Algemeen.....	20
3.2.	Ingetekende lijn.....	21
3.3.	Ingetekende lijn met barricades ("BARIL")	22
3.4.	Pijlen kortste route	22
3.5.	Pijlen kortste route, punten op één na kortste route.....	23
3.6.	Pijlen kortste route - Geel-Oranje-Rood	23
3.7.	Pijlen onbekend – Geel-Oranje-Rood	24
3.8.	Punten vrije route.....	24
3.9.	Grensbenadering – Geel-Oranje-Rood – met onbekende openingen	25
Bijlage A – Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal.....		26
Bijlage B - Calamiteitenprocedure		27
Bijlage C – Gebruik RallyCheck.....		29

Goedkeuring op dit bijzonder reglement: Organisatorische aspecten
Gecontroleerd door BSHR op: 17-08-2020 Nummer: BSHR 20-08-01
Goedgekeurd door KNAF op: Permit nummer: 0468-

Goedkeuring op dit bijzonder reglement: Route technische aspecten
Goedgekeurd door NHRF op: 13-8-2020 Nummer: NHRF-BR-20-14

1. Organisatorische aspecten

1.1.

Omschrijving van het evenement

Algemeen

Classic Events organiseert op zaterdag 26 september 2020 de ABC Trial. De rally omvat diverse kaartleessystemen en wordt verreden in de Betuwe. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles.

Er kan worden ingeschreven in drie 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).

De ABC Trial telt mee voor het Nederlands Kampioenschap Historische Rally's georganiseerd door de DHRC en het Nederland Historische Regularity Rally Kampioenschap georganiseerd door de KNAF.

1.1.1. Vergunningen/ontheffingen

De gemeentes Buren, West Betuwe, Neder-Betuwe en Over-Betuwe en de provincie Gelderland hebben ontheffing verleend aan Classic Events voor het houden van een regelmatigheidsrit voor klassieke personenauto's op 26 september 2020

Alle gemeenten en overige wegbeheerders hebben verklaard geen bezwaar te hebben tegen de tijdens de rally te gebruiken wegen. De originele ontheffingen en/of verklaringen van geen bezwaar zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren daarvoor verwijzen.

1.1.2. Definities

Deelnemer: natuurlijk persoon of rechtspersoon;
Equipe: bestuurder en navigator;
Leg route van een TC UIT tot een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject: route tussen **Start Traject** en **Finish Traject**.

1.1.3. Reglement en bulletins

De Classic Events is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) en de Koninklijke Nederlandse Autosport Federatie (KNAF) en daarom wordt de ABC Trial georganiseerd wedstrijd technisch onder auspiciën van de KNAF en de route technische aspecten onder de NHRF. Dit betekent dat het route technische standaard reglement van de NHRF (versie 3.1, oktober 2018) 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.

De ABC Trial wordt verreden volgens dit bijzonder reglement. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd.

De wedstrijdleader 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.

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Voor en na de rally:

Naam:	Classic Events
E-mailadres:	info@classicevents.nl
Telefoon:	0578-561115
Tijdens de rally:	
Naam:	Remco Luksemburg
Telefoon:	06-57314972

Het evenement wordt verreden in overeenstemming met:

- de FIA Code Sportif International; (CSI)
- het KNAF Reglementen Boek (KRB);
- het KNAF Standaard Reglement Historische Regularity Rally's; (Organisatorische aspecten)
- het NHRF standaard reglement (Route technische standaard aspecten)
- dit Bijzonder Reglement;
- de Wegenverkeerswetgeving van de betreffende landen.

Organisatiecomité:

Wedstrijdleader:	Timo Rietbergen	Telefoon: 06-2220430
Assistent wedstrijdleader:	Rudy Stam	
Wedstrijd secretaris:	Remco Luksemburg	
Uitzetter(s):	Remco Luksemburg (traject 1, 3-8) Joep Wanders (traject 2)	
Contactpersoon deelnemers:	Kees van Hattum	Telefoon: 06-44450863
Serviceteam:	Classic Job	Telefoon: 06-41316808

Judge of Fact

De hier genoemde of in Bulletin 1 genoemde officials van het evenement zijn Judge of Fact.

1.3. Locaties

1.3.1. Start-, Lunch- en Finishlocatie

Naam: Eiland van Maurik 19
Adres: Eiland van Maurik 19, 4021 GH MAURIK
Telefoon: 0344-621191

1.4. Programma

Opening inschrijving: 1 juni 2020
Publicatie reglement: 20 augustus 2020
Sluiting inschrijving: 19 september 2020
Documentencontrole: 26 september vanaf 7:15

Wedstrijddag

Start eerste equipe: 8:15 uur
Finish eerste equipe: 17:10 uur
Publicatie uitslag: 19:00 uur
Prijsuitreiking: 20:00 uur

1.5. Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 1 juni 2020 uitsluitend digitaal via www.thetrial.nl. De inschrijving sluit op 19 september 2020 of zodra het maximale aantal van 90 equipes is bereikt.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 285,- is bijgeschreven op de bankrekening van de Classic Events voor 1 september 2020. Na deze datum bedraagt het inschrijfgeld € 310,-

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 19 september 2020 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL61RABO0104638095 van de Classic Events, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Licentie /Startbewijs

Iedereen die wil deelnemen aan de ABC Trial 2020 dient in het bezit te zijn van een, op dat moment geldige, Rally- of Historische rally licentie of een KNAF rally-pas.

Deelnemers met een Nederlandse nationaliteit en in het bezit van een geldige KNAF rally- of Historische rally licentie zijn vrijgesteld voor het afnemen van een rally-pas.

Deelnemers met een buitenlandse nationaliteit dienen over een geldige EU Rally- of Historische rally licentie te beschikken om vrijgesteld te zijn voor het afnemen van een rally- pas.

Deelnemers met een KNAF-licentie van de onder de KNAF vallende autosportonderdelen, (met uitzondering van de Historische- en Rally licenties) of een Belgische VAS of ASAF, hebben een ongeldige licentie voor de Historische Regularity Rally's en zijn verplicht tot het afnemen van een Rally-pas uitgegeven door de Sectie Historische Rallysport via de organisator.

De bestuurder en navigator die niet in het bezit zijn van een geldige KNAF licentie ontvangen tijdens de documentencontrole een "Rally Pas" die geldig is voor de duur van de trial.

Deze zal worden beschikbaar gesteld door de organisator

1.5.3. Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

1. Master-klasse voor zeer ervaren deelnemers;
2. Trial-klasse voor deelnemers met ervaring;
3. Challenge-klasse voor deelnemers met geen of weinig ervaring.

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

1.5.4. Weigering

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

1.5.5. Inschrijving teams

Deelnemers kunnen zich voor aanvang van de rally **via de mail (info@classicevents.nl)** als team aanmelden. Een team bestaat uit tenminste drie en maximaal vijf equipen, die niet in dezelfde klasse hoeven uit te komen. Een equipe kan slechts van één team deel uit maken. De inschrijving van een team kost €50,-

1.5.6. 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. **Wijzigingen dienen voor de documentcontrole via de mail aan de organisatie gemeld te worden via info@classicevents.nl.** 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 te hebben die de **wetgever stelt om een auto te mogen besturen**. 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. **De minimumleeftijd voor een navigator is 15 jaar mits in bezit van een ouder verklaring van geen bezwaar.**

1.5.7. 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 1 augustus kosteloos
2. bij annulering vanaf 1 augustus tot 21 september € 150,-
3. bij annulering na 21 september geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd. Wel is het mogelijk in de klasse waarin is ingeschreven een andere equipe te laten deelnemen.

1.5.8. Annulering door de organisatie

De organisatie zal € 150 van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers indien het evenement door overmacht niet kan doorgaan. Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid (al dan niet ontstaan door natuurlijke oorzaken, menselijk handelen of anderszins) boven de macht der partijen. Bedoeld wordt onder andere het niet afgeven of het intrekken van vergunningen wegens (verscherpte) maatregelen m.b.t. ziekten als mond- en klauwzeer, vogelpest, BSE, Corona enzovoort.

1.5.9. Acceptatiebericht

Rond 20 september 2020 wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging gestuurd. **Tevens ontvangen de deelnemers de startlijst, vrijwaringsverklaring, gezondheidsverklaring en lijst met actuele Corona maatregelen.**

1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule

1.6.1. Verzekering van de deelnemer

Deelnemers moeten voor hun auto in het bezit zijn van een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM). Deze verzekering dient tijdens het evenement aan de specifieke bestuurder(s) dekking te geven. De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen de bestuurder(s) de minimale leeftijd bezit(ten) die de **wetgever stelt aan het besturen van een auto**. De polis dient tevens dekking te bieden 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 Classic Events 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 **KNAF** 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 **€ 500,00**.

1.6.3. Vrijwaringsclausule

De Classic Events wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enige schade die 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.

1.7. Toe te laten auto's

1.7.1. Leeftijdgrens

Toegelaten worden personenauto's met een bouwjaar van vóór 26 september 1990.

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 bij schade en/of lekkage.

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

1. Veiligheidsgordels;
2. een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg. en geschikt voor vloeistofbranden;
3. een gevarendriehoek;
4. een verbanddoos;
5. twee veiligheidshesjes;
6. een sleepkabel.

1.7.4. Reclame

De verplichte reclame van de organisatie dient te worden aangebracht op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze reclame in delen aan te brengen op de auto. Uitzondering op deze regel is alleen mogelijk na overleg met en goedkeuring van de organisatie voorafgaand aan de start.

Bij het ontbreken van enig deel van de reclame en/of het wedstrijdnummer wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

Reclame op een historische auto, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame 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. Deze dienen aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd te worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven.

De rallyschilden, eventueel uitgereikte wedstrijdnummers en eventueel uitgereikte reclamestickers 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.

Het gebruik van gps-navigatieapparatuur of smartphones ten behoeve van plaatsbepaling is niet toegestaan op straffe van uitsluiting.

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 invoeren van hulp van het serviceteam van de organisator;
3. het melden van opgave bij de organisator.

1.7.9. Controle op niet toegestane apparatuur

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van navigatie- en communicatieapparatuur.

1.7.10. 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 – Ingang parkeerterrein

In verband met de Corona maatregelen wordt de documentencontrole uitgevoerd bij het betreden van de parkeerplaats bij aankomst. De deelnemers dienen de vrijwaringsverklaring (Bijlage A) uitgeprint én ondertekend te overhandigen. Hierna wordt direct het startpakket uitgereikt, met daarin onder andere rallyschilden en portiernummers.

1.8.3. Startprocedure

Per klasse zal iedere stage in volgorde van wedstrijdnummer worden gestart. De wedstrijdnummers zullen in principe als volgt worden toegekend:

1. Master-klasse: startnummers 1 t/m 30;
2. Trial-klasse: startnummers 31 t/m 80;
3. Challenge-klasse: startnummers 81 t/m 100;

De equipes starten met een interval van 1 minuut. De starttijd wordt bekend gemaakt op de website.

De equipes dienen zich op hun starttijd in hun auto bij de startboog te melden. Hier ontvangen de deelnemers hun routeboek. 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 verkeersregels die gelden in het land waarin zij zich bevinden.

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

Geconstateerde snelheidsovertredingen worden bestraft (zie artikel 2.12). Andere overtredingen van verkeersregels worden bestraft met 300 strafpunten.

Politieagenten en/of officials van de organisatie die de overtreding hebben vastgesteld, kunnen de equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Indien ze de bestuurder niet op die plek aanhouden, kunnen ze de wedstrijd-leiding om toepassing van de straf vragen.

1.8.5. Gedrag deelnemers

Deelnemers dienen aanwijzingen en/of instructies van de officials op te volgen.

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

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de deelnemers of van personen voor wie zij verantwoordelijk zijn wordt beoordeeld door de wedstrijdleiding, die straffen kan opleggen tot en met uitsluiting.

Buitensporige snelheidsovertredingen en herhaalde overtreding van verkeersregels worden gezien als het in diskrediet brengen van de historische rallysport en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

1.8.6. Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start en na de finish is een deugdelijk zeil onder de auto, of een lekbak, verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachttijd) bij bemande controleposten dienen deelnemers zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor omwonenden. Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of, indien aanwezig, in daarvoor bestemde afvalcontainers worden 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, enzovoorts 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: uitsluiting.

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

Bij technische problemen onderweg kan contact opgenomen worden met het serviceteam van Classic Job, telefoon 06-41316808. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontleen.

1.8.8. Schades

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

1.8.9. 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 (06-22204330).

1.9. Vragen – Protesten

1.9.1. Vragen

Na het sluiten van de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tegelijkertijd publiceert de organisatie de definitieve moederkaart(en) **via de e-mail**. Een deelnemer kan bij de organisator **via de mail** (info@classicevents.nl) vragen stellen over het verloop van het evenement, opgelopen strafpunten en genomen beslissingen die van invloed geweest (kunnen) zijn op het eindklassement.

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 opmerking maken **via de mail** (info@classicevents.nl).

De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen.

1.9.2. Neutralisaties

De wedstrijdleiding kan besluiten om controles 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 controles worden geannuleerd;
2. de betreffende controles worden als vervallen verklaard.

Eventuele neutralisaties worden door de organisatie aan alle deelnemers gemeld **via de e-mail**.

1.9.3. Protesten

Tegen de antwoorden op route- of rekentechnische vragen en tegen neutralisaties kan geen protest ingediend worden. Het besluit van de wedstrijdleader is bindend en hiertegen staat geen beroep open.

1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking

1.10.1. Voorlopige en definitieve uitslag

Aan het eind van het evenement publiceert de organisator **via de e-mail** 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 15 minuten definitief en wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

De officiële uitslag zal ook in detail vanaf 27 september 2020 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 laatste tijdmeting op de laatste regularity de hoogste klassering krijgen.

Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden.

1.10.4. Teamklassement

De teamprestatie is de optelling van de eindklasseringen van de drie best geklasseerde equipes van het team. Het team met het laagste aantal punten is winnaar.

1.10.5. Prijzen

Voor de 3 hoogst geklasseerde equipes zijn in elke klasse prijzen beschikbaar.

1.10.6. Prijsuitreiking

De prijsuitreiking zal na afloop van de rally rond 20:00 uur plaatsvinden in EVM19.

1.10.7. Tenslotte

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

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet inleveren ondertekende vrijwaringsverklaring	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	uitsluiting
Verkennen van de route	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Een eerste constatering van hinderlijk weggedrag, onsportief gedrag of overtreding van de wegenverkeerswet	300 strafpunten
Een tweede constatering van hinderlijk weggedrag, onsportief gedrag of overtreding van de wegenverkeerswet	uitsluiting
Een eerste constatering van gebruik van georganiseerde service	300 strafpunten
Een tweede constatering van gebruik van georganiseerde service	uitsluiting

2. Route Technische aspecten

2.1. Routeboek

De deelnemers ontvangen het routeboek van een leg op hun geplande starttijd bij de startboog. Voor elke leg wordt een apart routeboek verstrekt.

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

Er wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1:100.000, 1:50.000 en 1:25.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment vermeld. In het routeboek van de eerste leg is de legenda van de gebruikte kaarten 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 vanaf 1:200.000 (of nog minder gedetailleerd). Bij constatering door een official zal de betreffende equipe worden bestraft met 300 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

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

2.1.2. Tanken

Als service voor de deelnemers staan op het kaartmateriaal tankstations aangegeven. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd.

2.2. Controlekaarten

2.2.1. Tijdenkaart

Bij de start krijgt elke equipe een tijdenkaart. Op deze kaarten zijn voor iedere equipe de individuele ideale passeertijden van de tijdcontroles opgenomen. De tijden worden geregistreerd door de RallyCheck app. Op de tijdenkaart worden dus geen tijden genoteerd.

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 route- of tijdcontroles.

2.4. Routecontroles

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles middels het RallyCheck systeem. In bijlage C is de handleiding te vinden.

Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 100 strafpunten.

2.5. Herstelopdrachten

Bij een route- of tijdcontrole kan een (herstel)opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Hieronder treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de R (rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

Herstelcodes:	HK	Hier Keren;
	1R	Eerste weg rechts;
	ER	Einde weg rechts;
	XR	Viersprong rechts;
	VR	Voorrangskruising rechts;
	NVO	Niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;
	DMIL	Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
	DMG	Niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen;
	DMP 2	Niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren met inachtneming van hoofdstuk 3.

2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf

2.6.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de klok van de RallyCheck App.

2.6.2. Herkenbaarheid

Elke leg start met een TC UIT en eindigt met een TC IN.

2.6.3. Melding

In elke Leg is één TC aanwezig na de on-route koffiestop. De registratie hiervan gaat via RallyCheck. Te vroeg aandoen van die TC is niet toegestaan.

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

2.6.4. Finish

Bij de laatste TC IN van een rallydag (de dagfinishcontrole) dient u zich niet meer dan 45 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.

De dagfinishcontrole dient op eigen kracht te worden aangedaan, anders wordt u niet geklasseerd.

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.

Bij elke TC (uitgezonderd de finish van een Special) mag u zich ongestraft tot 15 minuten later dan de IPT melden.

Later dan de IPT **+15 minuten** melden bij een TC wordt 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 45 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	Toelichting
TC-UIT	08:16	08:16	Op tijd vertrokken	0	Bij volgende TC op IPT melden
TC 1-1	11:11	11:10	1 minuut te vroeg	10	Staat uw eigen klok misschien niet goed? Als u niet zeker bent van de eigen klok, kunt u bij de TC altijd naar de wedstrijdtijd informeren. Bij volgende TC niet wéér een minuut vroeger melden, maar op uw IPT.
TC-IN	13:00	13:10	10 minuten te laat	0	U bent nog in vrije 15 minuten waarin u zich straffeloos te laat bij een TC mag melden
Lunch					
TC-UIT	14:00	14:05	5 minuten te laat	0	U heeft een deel van uw achterstand afgesnoept van uw lunchtijd, maar nog wel genoeg tijd voor een tweede broodje
TC 2-1	15:32	15:49	17 minuten te laat	20	U krijgt slecht straf voor de tijd naar de straffeloze 15 minuten, in dit geval dus $17 - 15 = 2$ minuten * 10 = 20 strafpunten
TC-IN	16:30	16:20	10 minuten te vroeg	0	Bij een TC-IN mag u zich straffeloos te vroeg melden
Totaal				30	

¹ Werkelijke passeertijd

2.7. Regelmatigheidsproef (RP)

Als onderdeel van het evenement kan een RP zijn opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel staan in het routeboek.

De start vindt altijd plaats bij een zogenoemde "zelfstart". Hier bepaalt de equipe zelf de starttijd. De feitelijke startlocatie wordt in het routeboek duidelijk omschreven. U dient op deze locatie zelf te starten. Dit doet u door zelf op de groene SAVE knop te drukken in de RallyCheck app. Zodra u hierop drukt start uw tijd.

Het einde van een RP is altijd in het routeboek aangegeven. 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 meerdere 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.

Alle GTC's worden door RallyCheck geregistreerd (en automatisch opgeslagen). U komt dus altijd bij het einde van de RP 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 oplopen bij een RP is 100 strafpunten.

De strafpunten worden bij elke GTC berekend van de start van de RP. Er dient dus altijd gereden te worden volgens de ideale passeertijden.

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. Special

Een Special is een kaartleesfragment die gereden moet worden binnen een bepaald tijdschema. De beschikbare rijtijd voor de betreffende sectie staat vermeld zowel op de kaart voor deze sectie als op de tijdkaart.

Start Special - De start vindt altijd plaats bij een zogenoemde "zelfstart". Hier bepaalt de equipe zelf de starttijd. De feitelijke startlocatie wordt in het routeboek duidelijk omschreven. U dient op deze locatie zelf te starten. Dit doet u door zelf op de groene SAVE knop te drukken in de RallyCheck app. Zodra u hierop drukt start uw tijd. Voor de tijdregistratie bij een Special wordt enkel gerekend met de minuten. Advies: Start dus op de hele minuut.

Finish Special - De finish vindt plaats bij een zogenoemde "zelf-finish". Aan de hand van het tijdschema dient u zelf de tijd (IPT) berekenen. De feitelijke finishlocatie wordt in het routeboek duidelijk omschreven. Op deze locatie dient u op de RallyCheck app op groene Save knop te drukken. Dit is het moment dat u de finish aan doet.

Te vroeg melden bij de Finish is onbeperkt toegestaan.

Bij elke minuut dat u zich te laat meldt krijgt de equipe 10 strafpunten per minuut met een maximum van 300 strafpunten. Let op! Het 30 minuten straffeloos te laat melden bij een TC geldt dus **niet** bij een Special.

Het missen van de finish controle van een Special wordt bestraft met 300 strafpunten.

2.9. Behendigheidsproof/Test

In de rally kunnen één of meer behendigheidspreeven/tests opgenomen zijn. Deze vinden plaats op een voor het overige verkeer afgesloten terrein en/of weggedeelte. De beschrijving(en) ervan staan in het routeboek, of u krijgt deze bij de start van de behendigheidsproof/test.

Bij een behendigheidsproof/test kan gebruik gemaakt worden van een zogenoemde stop-à-cheval. Op dat punt dient u de auto tot stilstand te brengen met de voorwielen voorbij en de achterwielen vóór de (denkbeeldige) lijn tussen 2 punten die in de beschrijving van de proef staan aangegeven (vaak pylonen). Een onjuist uitgevoerde stop-à-cheval wordt bestraft met 20 strafpunten.

Voor elke behendigheidsproof/test is een normtijd ("bogey time") vastgesteld. U dient het parcours van de behendigheidsproof/test binnen de normtijd af te leggen.

De finishtijd zal worden geregistreerd zodra de voorzijde van de auto de stoplijn van de stop-à-cheval finish passeert. Direct na het tot stilstand brengen van de auto dient de equipe LANGZAAM door te rijden naar een bemande post, waar een official **de gereden tijd zal melden**.

Bestrafing:

- | | |
|--|---------------------------|
| ✓ parcours in normtijd of sneller afleggen | 0 strafpunten; |
| ✓ langzamer rijden dan de normtijd | 1 strafpunt per seconde; |
| ✓ raken van pylonen die de route markeren | 20 strafpunten per geval; |
| ✓ onjuist uitgevoerde stop-à-cheval | 20 strafpunten per geval; |
| ✓ fout parcours | 100 strafpunten; |
| ✓ maximale totaalbestrafing | 100 strafpunten. |



2.10. Routeonderbrekingen

Het kan voorkomen dat de geplande route niet bereden kan worden. We onderscheiden hierbij **twee** 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 Challenge klasse.
2. 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.

2.11. 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 vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 100 strafpunten per elke vijf kilometer die vervolgens te hard wordt gereden, boven de eerste vijf kilometer. Voorbeeld: in een dertigkilometerzone wordt 31 tot en met 35 kilometer per uur niet bestraft, 36 tot en met 40 kilometer per uur is 100 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 200 strafpunten, enzovoorts.

KNAF
Knac Nationale Autosport Federatie

2.12. 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 wordt weergegeven d.m.v. RallyCheck. In het vak waar normaal gesproken de letter is vermeld staan nu meerdere uitroptekens. In de toelichting staat de afstand van de Q-zone. De deelnemers zijn zelf verantwoordelijk om dit te meten.

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

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.

2.13. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300 strafpunten
Tweede constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100 strafpunten
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut, maximum is 300
Te laat aandoen van een tijdcontrole na de eerste 15 minuten	10 strafpunten per minuut, maximum is 300
Missen van een tijdcontrole	300 strafpunten
Meer dan 45 minuten te laat finishen	uitsluiting
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een RP	1 strafpunt per seconde, maximum is 100
Missen van een GTC	100 strafpunten
Te laat aandoen van een Finish controle in een Special	10 strafpunten per minuut, maximum is 300
Missen van de Finish controle in een Special	300 strafpunten
Langzamer dan de normtijd afleggen van een behendigheidsproef/test	1 strafpunt per seconde, maximum is 100
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	100 strafpunten voor elke 5 kilometer per uur die hard wordt gereden (boven de eerste 5 kilometer per uur)

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 op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is (in het vervolg kaartweg genoemd). Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.

Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).

2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is de routeconstructie bij systeem punten vrije route, waarbij keren wel is toegestaan.
3. **Start's en Finish's van een traject en/of special** en 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 meermalen, maar slechts in één richting in de route worden opgenomen. U dient voordat u gaat rijden de voorgenomen route van het gehele kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt dan de rijrichting van de in de route opgenomen wegen vast. Als er omgeden moet worden (artikel 3.1.3) dient u daar rekening mee te houden.
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. Fietspaden, pontveren, voetbruggen en wegen in aanleg/ontwerp mogen niet in de constructie worden opgenomen.

6. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet. Uitzondering hierop vormt het kaartteken wegafsluiting, dat de route wél blokkeert. Wanneer uit kaarttekens 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 af. Ook doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen.

De kaartfragmenten van de ABC Trial zijn van verschillende makelij. Ongelijkvloerse kruisingen op de 100.000 kaartfragmenten zijn vaak niet kenbaar aan een viaductteken, maar aan "gewone" of wat dikkere bermlijnen. In deze situaties dient u de kruisende kaartwegen te beschouwen als doorlopend zonder dat ze op elkaar aansluiten.

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 2.12) 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 u reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes, dan dient u voor de route linksom te kiezen (tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

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.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel zijn geen routecontroles geplaatst. U dient wel via de juiste weg de cirkel in en uit te rijden. Dit kan gecontroleerd worden.
4. Afwijkende wegaansluitingen met een afwijking van minder dan 25 meter op kaarten met een schaal van 1 : 25.000 en 1 : 50.000 en 50 meter op kaarten met een schaal van 1 : 100.000 worden geacht kloppend met de kaart te zijn. Uiteraard dient wel zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden. Nieuwe wegaansluitingen in de vorm van rotondes mogen altijd worden gebruikt.

3.1.3. De constructie van een omweg (alleen Master en Trial klasse)

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 (verder) 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.
5. Indien een weg niet aanwezig is, of geheel gesloten voor auto's is (in beide richtingen) en men derhalve een omrijroute gaat rijden, mag de betreffende niet aanwezige of verboden weg ook niet tegengesteld in die omrijroute worden opgenomen.

KNAF
Knac Nationale Autosport Federatie

3.2. Ingetekende lijn

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.
4. Kleine "uitwasjes" aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.

3.3. Ingetekende lijn met barricades (“BARIL”)

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.
4. Kleine “uitwasjes” aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. De ingetekende lijn wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. U dient hier een nevenroute te construeren waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de ingetekende lijn op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de ingetekende lijn op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
6. Het samenstel van de ingetekende lijn en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.4. Pijlen kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de rijopdracht aangegeven 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 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. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.5. 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 aangesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en punten en in de in de rijopdracht aangegeven 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 een 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 en te verlaten en pijlen te raken en 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.

3.6. Pijlen kortste route - Geel-Oranje-Rood

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aangesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de rijopdracht aangegeven 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. Op weg naar een pijl, de Start van een Special of de Finish van een Special en/of Traject dient steeds een route te worden geconstrueerd, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. uitsluitend gebruik gemaakt wordt van rode, oranje en gele weg(gedeel)ten;
 2. over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt wordt van rode wegen;
 3. over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt wordt van oranje wegen;
 4. de route zo kort mogelijk isZo ontstaat de voorgenomen route. Ideaal is dus een zo kort mogelijke route over uitsluitend gele wegen.
8. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.

3.7. Pijlen onbekend – Geel-Oranje-Rood

1. Alle pijlen op de kaart hebben een cijfer. Vanaf de start moet de route naar pijl 1 geconstrueerd en gereden worden conform artikel 3.7.4.
2. Op het einde van een pijl wordt door RallyCheck een cijfer weergegeven. Dit cijfer geeft de volgende pijl aan waar naartoe geconstrueerd en gereden dient te worden conform artikel 3.7.4.
3. Pijlen mogen uitsluitend bereden worden als ze aan de beurt zijn. Op alle andere momenten blokkeren zij de onderliggende weg.
4. Op weg naar een pijl of de Finish/TC dient steeds een route te worden geconstrueerd, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. uitsluitend gebruik gemaakt wordt van rode, oranje en gele weg(gedeelt)en;
 2. over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt wordt van rode wegen;
 3. over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt wordt van oranje wegen;
 4. de route zo kort mogelijk is

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

3.8. Punten vrije route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient een route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde punten in de in de rijopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Onder ieder punt ligt een weg(gedeelte).
3. Er mag op de route gekeerd worden.
4. Op een punt kan een routecontrole staan. De routecontrole bevindt zich dan binnen een straal van 25 meter van het punt, op een met de auto bereikbare plaats. Er *hoeft* dus geen routecontrole op een punt te staan!
5. Punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.
6. Alleen routecontroles op aan de beurt zijnde punten moeten worden genoteerd.
7. Op weg naar een punt of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt mag u een vrije route construeren. Er mag van alle wegen, al dan niet op de kaart voorkomend, in beide richtingen gebruik gemaakt worden, met uitzondering van kaartwegen met een blokkeringskruis.
8. Voor het bepalen van de lengte van de rit is de kortste route aangehouden.

3.9. Grensbenadering – Geel-Oranje-Rood – met onbekende openingen

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aangesloten route te worden geconstrueerd, waarbij de kaartrand zo dicht mogelijk benaderd wordt in de in de rijopdracht aangegeven richting (zie routeboek).
2. Wegen mogen meermalen en **in beide richtingen** in de route opgenomen worden.
3. Op de kaart is een blauwe lijn aangebracht die de route blokkeert. Uitzondering daarop vormen de genummerde 'rondjes' in de blauwe lijn die 'open' verklaard zijn: daar mag de blauwe lijn maximaal tweemaal 'gekruist' worden.
4. Welke rondjes in de blauwe lijn 'open' zijn wordt bij een routecontrole kort na het begin van de grensbenadering bekendgemaakt. Die controle hoeft je niet te accepteren, hij wordt zonder pardon op de controlekaart geplaatst. Welke rondjes open zijn blijft bij die routecontrole zichtbaar op de controlekaart! Tip: kleur de overige rondjes dicht, zodat je de blauwe lijn daar niet per ongeluk kruist...
5. Het benaderen van de kaartrand dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
 1. uitsluitend gebruik gemaakt wordt van gele, oranje en/of rode wegen (géén volgorde, de keuze tussen geel, oranje en rood is vrij!);
 2. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk wordt gehouden;
 3. de route zo kort mogelijk is.
6. De kaartrand én de blauwe lijn mogen worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de kaartrand cq. blauwe lijn ligt.



Bijlage A – Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal

Elke equipe dient tijdens de documentencontrole onderstaande “Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal” te ondertekenen. Het niet ondertekenen betekent dat de betreffende equipe en de auto niet tot de start worden toegelaten.

Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal.

Ik heb het Bijzonder reglement gelezen en verklaar het te accepteren en na te leven.

Ik verklaar dat ik lichamelijk en geestelijk gezond ben om aan het evenement deel te nemen en ook bekwaam ben om dit te doen.

Ik verklaar dat ik de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerd evenement ken en verklaar dit risico te accepteren.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto geschikt en rijvaardig is om aan het evenement deel te nemen en dat het voldoet aan de Wegenverkeerswetgeving voor gebruik op de openbare weg.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto in overeenstemming met de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) is verzekerd voor gebruik op de openbare weg.

Ik verklaar dat ik, als bestuurder van de ingeschreven auto, in het bezit ben van een geldig rijbewijs.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de NHRF, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de sponsors niet aansprakelijk zal stellen of houden en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden geen aansprakelijkheid voor enig incident of ongeval, veroorzaakt door of aan deelnemers en deelnemende auto's gedurende het evenement.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de NHRF, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials, gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van rellen, demonstraties, vandalisme, natuur geweld, enz.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de NHRF, de organisator, de sponsors, leden van het organisatiecomité, de officials, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor overtredingen door de deelnemers van de wet en regelgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.

Deelnemers zullen verantwoordelijk gehouden worden voor de gevolgen (materiële-, immateriële-, letsel- of gevolgschade) van elk incident of ongeval of overtreding van de wet en regelgeving waarin zij mogelijk betrokken zijn.

Deelnemers kunnen geen claim indienen tegen de FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de NHRF, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de overige medewerkers van het evenement welk een gevolg is van activiteiten van genoemde rechtspersoon of personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Wanneer een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet deze verklaring van acceptatie en afstand van verhaal mede ondertekend worden door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging.

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.

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 beiden over een geldig rijbewijs beschikken en/of niet beiden voldoen aan de eisen die de verzekeraar van de deelnemende auto aan het besturen van de auto stelt.

De equipe verleent de organisatie goedkeuring dat zij tijdens het evenement mogelijk gefotografeerd en/of gefilmd kan worden en dat deze foto's en/of films, onder andere ter promotie van het evenement, gepubliceerd kunnen worden op de website van de organisator of de maker van de foto's/films, dan wel in andere publicatievormen van hen.

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: Timo Rietbergen

TELEFOON: 06 - 22 20 43 30

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.

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.

- ✓ Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrekt nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
- ✓ Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van de overige deelnemers en overige verkeersdeelnemers).
- ✓ Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is)
- ✓ Houdt eventueel het publiek op veilige afstand. Ondersteun waar mogelijk artsen en hulpdiensten (een official is ondergeschikt aan de politie, brandweer en / of ambulance (GGD).
- ✓ Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
- ✓ Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
- ✓ Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

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.



Bijlage C – Gebruik RallyCheck

