

# PARIS AMSTERDAM

## BIJZONDER REGLEMENT PARIS - AMSTERDAM

*Van woensdag 24 april tot en met zaterdag 27 april 2019*

Gecontroleerd door BSHR nr: BSHR/2018/11-01  
Goedgekeurd KNAF op: 2018-11-08

Nummer: 07-11-2018  
Permit nummer: 0452.18.323

### 1 PROGRAMMA

1 mei 2018	: Inschrijving open
1 maart 2019	: Inschrijving gesloten
23 april 2019	: 12:00-16:00 uur, controle documenten/auto : 18:00 uur, publicatie startlijst (met tijden)
24 april 2019	: 08:30 – 17:00 uur, etappe 1, Chantilly – Sedan (F)
25 april 2019	: 09:00 – 16:30 uur, etappe 2, Sedan – Nennig (D)
26 april 2019	: 08:30 – 16:30 uur, etappe 3, Nennig – Nennig (D)
27 april 2019	: 08:30 – 16:30 uur, etappe 4, Nennig – Houthem (NL) : 20:00 uur, Prize giving diner

### 2 ORGANISATIE

Classic Events BV is de organisator van de PARIS – AMSTERDAM.  
Het adres van het secretariaat tot 23 april is:

Classic Events BV	Tel: +31 (0) 578 561 115
Postbus 94	Email : info@classicevents.nl
8170 AB Vaassen	

De locaties van het secretariaat tijdens het evenement zijn in het routeboek aangegeven. Het evenement wordt verreden in overeenstemming met de FIA International Sporting Code, de KNAF reglementen, dit bijzonder reglement en de Wegenverkeerswetgeving van Frankrijk, België, Duitsland, Luxemburg en Nederland.

#### Officials tijdens het evenement

Hoofd organisatie:	Timo Rietbergen
Secretaris:	Jan Harmsen
Routemanager:	Hansje van den Broek
Coördinator Hospitality:	Timo Rietbergen
Contact persoon deelnemers:	Jan Harmsen

### 3 ALGEMENE BEPALINGEN

Elke wijziging of toevoeging van/aan het bijzonder reglement zal gepubliceerd worden door middel van een "Bulletin", voorzien van datum en volgnummer, en zal deel uit maken van het bijzonder reglement. Bulletins worden gepubliceerd op het info bord in het secretariaat of zullen aan de deelnemers uitgereikt worden.

Elke wijziging of toevoeging van/aan het routeboek, tijdschema, enz. zal gepubliceerd worden door middel van een "Routebulletin".

De hoofd organisatie is gedurende de rally verantwoordelijk voor de toepassing van het gestelde in het bijzonder reglement (hierna te noemen: Reglement).

# PARIS AMSTERDAM

## 4 BESCHRIJVING

De PARIS – AMSTERDAM is een recreatief tour evenement, voor auto's die gebouwd zijn vóór 1945, ter nagedachtenis van de in 1898 verreden Paris-Amsterdam-Paris rally. De totale afstand is ongeveer 1200 km, over de openbare weg. Gezien de ouderdom van de auto's zal de route geheel over nationale en/of secundaire wegen voeren. Het evenement begint in Chantilly (F) en eindigt bij Chateau st Gerlach, Houthem.

## 5 TOE TE LATEN AUTO'S

Alle auto's dienen op het moment van de start en gedurende het evenement te voldoen aan de wettelijke eisen die gesteld worden in het land van registratie. Zij moeten veilig en rijwaardig zijn en dienen in een staat te verkeren die de uitstraling van het evenement weergeeft. Alle auto's dienen van een standaard model te zijn dat vóór 01-01-1946 gebouwd is. De auto moet voorzien zijn van banden die toegelaten zijn voor gebruik op de openbare weg in de EU en dienen te allen tijde te voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Naast de wettelijk voorgeschreven uitrusting dienen alle auto's uitgerust te zijn met; grondzeil, sleepkabel en twee veiligheidsjacks. Het gebruik van een mobiele telefoon is slechts toegestaan in noodgevallen. Maximaal één (semi-)mechanisch of elektronisch of GPS gestuurde afstandmeter is toegestaan. De auto's worden ingedeeld in één van de volgende klassen:

Pionier:	geproduceerd tot en met 31-12-1904
Veteran:	geproduceerd van 01-01-1905 tot en met 31-12-1918
Vintage:	geproduceerd van 01-01-1919 tot en met 31-12-1930
Post vintage:	geproduceerd van 01-01-1931 tot en met 31-12-1945

De organisator kan klassen samenvoegen of opsplitsen. De definitieve klasse indeling wordt bevestigd d.m.v. de startlijst.

## 6 TOE TE LATEN EQUIPES

Een equipe bestaat uit de bestuurder en navigator zoals aangegeven op het aanvraag- formulier. Wanneer de eigenaar geen deel uitmaakt van de equipe, zal de bestuurder de totale verantwoording over de equipe dragen.

## 7 INSCHRIJVING / INSCHRIJFFORMULIER

Iedereen die wil deelnemen, moet het volledig ingevulde aanvraagformulier, samen met het volledige inschrijfgeld, uiterlijk 1 maart 2019 (elektronisch) zenden aan het secretariaat. Gegevens en/of vervanging met betrekking tot de equipe en de auto kunnen tot en met de documentencontrole opgegeven worden. De organisator behoudt zich het recht voor om een inschrijving te weigeren of een reeds geaccepteerde inschrijving te annuleren. Teams (min. 3 equipes/auto's en max. 5 equipes/auto's) kunnen inschrijven tot en met de start van de 2<sup>e</sup> etappe.

# PARIS AMSTERDAM

## 8 INSCHRIJFGELDEN / TERUGBETALINGEN

A- Individueel inschrijfgeld: € 4.950,--.

Tegelijk met de inzending van de aanvraag dient € 750,-- betaald te worden (maakt deel uit van het totale inschrijfgeld).

B- Team inschrijving: € 50,--

C- Eenpersoons hotelkamer: € 995,-- (indien beschikbaar).

Het inschrijfgeld omvat: - 5 overnachtingen (inclusief vóór de start), ontbijt, lunches en diners voor 2 personen, prijsuitreikingsdiner.

- Verzekeringspremie, routeboek, wedstrijdnummers, rallyborden, finishers awards.

Het inschrijfgeld wordt terugbetaald:

- volledig, aan niet geaccepteerde inschrijvingen.
- volledig, min € 750,-- wanneer het evenement niet doorgaat.

- Wanneer een inschrijver zich terug trekt:

\* vóór 1 februari 2018

: volledig inschrijfgeld, min € 750,--.

\* na 1 februari 2018

: geen terugbetaling.

## 9 VERZEKERING / VERKLARING VAN ACCEPTATIE EN AFSTAND VAN VERHAAL

### Verzekering van de equipe

De eigenaar van de ingeschreven auto dient in het bezit te zijn van een geldige verzekering die dekking biedt tegen aansprakelijkheid van derden ten aanzien van zaakschade en/of persoonlijk letsel op de open bare weg. Het dekkinggebied moet zijn: Nederland, België en Frankrijk. Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto om zo'n verzekering of uitbreiding van de bestaande verzekering te regelen.

De eigenaar van de auto dient over een persoonlijke ongevallen-verzekering voor inzittenden te hebben en het wordt aanbevolen om voor de auto een repatriërings- verzekering te organiseren.

### Verzekering van de organisator

Het inschrijfgeld bevat de premie voor de secundaire aansprakelijkheidsverzekering. Deze kan als volgt worden samengevat:

- de organisator heeft maatregelen getroffen ter verzekering van de equipe tegen derden.
- de hoogte van het verzekerde bedrag, van deze speciale verzekering, is € 7.500.000,00 per schadeaanpraak.
- het eigen risico voor de eigenaar van de ingeschreven auto is € 500,00, per schadeaanpraak.

In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto prevaleren boven die van de organisator.

De dekking gaat in bij de start en eindigt bij de finish van het evenement of op het moment dat de betreffende equipe opgeeft of door uitsluiting.

De equipe dient tijdens de documentencontrole onderstaande verklaring van 'acceptatie en afstand van verhaal' te ondertekenen. Indien dit niet het geval is, zal de auto en de equipe niet tot de start worden toegelaten.

# PARIS AMSTERDAM

## **Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal**

*Ik heb het Bijzonder Reglement van de PARIS – AMSTERDAM gelezen en verklaar deze 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 dit te doen.*

*Ik erken 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 ik de ingeschreven auto geschikt en rijwaardig is om aan het evenement deel te nemen en dat deze voldoet aan de wegenverkeerswetgeving voor gebruik op de openbare weg.*

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

*Ik verklaar dat voor de ingeschreven auto een ongevallen verzekering voor inzittenden is afgesloten.*

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

*De FIA, leden van de FIA, promotor, de organisator, sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials en overige medewerkers van het evenement aanvaarden geen aansprakelijkheid voor:*

- enig incident of ongeval, veroorzaakt door of aan equipes en deelnemende auto's gedurende het evenement.*
- overtredingen door equipes van de wet en regelgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.*

*Equipes 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.*

*Equipes kunnen geen claim indienen tegen de FIA, leden van de FIA, promotor, de organisator, leden van het organisatiecomité, de sponsors, de officials en 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.*

**Knac Nationale Autosport Federatie**

## **10 RECLAME**

De ruimte boven en onder de nummer op de deurplaten en op de rallyborden is gereserveerd voor reclame van de organisator welke niet geweigerd of gewijzigd kan/mag worden. Alle overige reclame, met uitzondering van de bij het model behorende bestickering, moet verwijderd worden. De namen van de rijders (3cm hoog) en de nationaliteitsvlag mogen op de zijkant van de auto aangebracht worden (echter geen bloedgroepen).

## **11 RALLYSCHILDEN / WEDSTRIJDNUMMERS**

De organisator voorziet de equipe van 2 rallyschilden en 2 portiernummers. De rallyschilden moeten aan de voor- en achterzijde van de auto aangebracht worden, waarbij zij de kentekenplaat van de auto niet bedekken (ook niet gedeeltelijk). De portiernummers dienen op de zijkant van de auto aangebracht te worden.

# PARIS AMSTERDAM

## 12 DOCUMENTENCONTROLE / CONTROLE VAN DE AUTO

De verplichte documentencontrole en controle van de auto is op 23 april 2019, van 12:00 tot 16:00 bij Hotel Dolce in Chantilly. Het kentekenbewijs van de auto en een bewijs van verzekering voor de auto wordt gecontroleerd. De controle van de auto voor de start is van algemene aard.

## 13 ROUTE INSTRUCTIES

De route instructies worden in principe bij de start van een etappe uitgereikt. Sommige delen van de route zijn geheim en kunnen uit (gedeeltelijk) gemarkeerd kaartmateriaal bestaan. Deze informatie wordt uitgereikt bij de start van een etappe of kort voor het verrijden van de betreffende sectie. Wanneer de aangegeven route niet gevolgd kan worden, om welke reden dan ook, zal de organisator een omleiding maken. Deze omleiding kan aangegeven zijn door middel van oranje pijlen of in een route bulletin.

## 14 SNELHEID / VERKEER

Wanneer equipes te laat zijn bij een controle mogen zij straffeloos het zelfde aantal minuten te laat zijn op de volgende controle, echter binnen de maximum toegestane vertraging. Het melden buiten de maximum toegestane vertraging (MPL) betekend dat die controle gemist is. De MPL bij elke controle is 30 minuten.

Tijdens de rally dient de equipe zich te houden aan het gestelde in de wegenverkeerswet. Het zich niet houden aan de verkeersregels en/of het overschrijden van de ter plaatse toegestane maximumsnelheid met meer dan 10 km/uur zal, per etappe, als volgt bestraft worden:

1<sup>e</sup> overtreding: 5 minuten tijdstraf;

2<sup>e</sup> overtreding: tot 15 minuten tijdstraf;

3<sup>e</sup> overtreding of meer: uitsluiting.

Overschrijding van de maximum snelheid met meer dan 50% zal worden bestraft met uitsluiting. Het is equipes verboden opzettelijk de doorgang van deelnemende auto's te blokkeren (b.v. bij controleposten) of hen het inhalen te beletten. Te allen tijde dient de equipe er rekening mee te houden dat overlast voor het overige verkeer, mens en dier tot een minimum beperkt blijft. Onsportief gedrag of het niet opvolgen van instructies/aanwijzingen van officials en/of marshals wordt bestraft.

## 15 VERKENNEN

Het verkennen van de route, in welke vorm dan ook, door een equipe of het gebruik maken van via derden verkregen informatie is niet toegestaan.

# PARIS AMSTERDAM

## 16 START / HERSTART / INVOEGEN

De start van etappe 1 is in nummervolgorde overeenkomstig de definitieve startlijst, het laagste nummer eerst. Gedurende het evenement kan de startvolgorde gewijzigd worden.

Wanneer een equipe zich na de voor hem ideale starttijd meldt, zal deze geacht te zijn gestart op de geplande, ideale, starttijd.

De tijdsinterval tussen de deelnemende auto's is 1 minuut, tenzij de wedstrijdleider besluit de interval te wijzigen.

Tijdens het evenement bestaat voor de equipe, die gedurende een etappe door welke reden dan ook de laatste controle van een etappe gemist heeft de mogelijkheid om te starten in de eerstvolgende etappe.

## 17 SERVICE / ASSISTENTIE

De equipes mogen reparaties aan de auto laten uitvoeren door een door de organisator ingehuurd serviceteam. Het is equipes toegestaan om na de finish van een etappe reparaties aan de auto uit te laten voeren door en/of bij een gespecialiseerd bedrijf.

Tijdens reparaties en overnachtingen dient een niet poreus grondzeil onder de auto te liggen.

## 18 RESULTATEN

Straffen worden aangegeven in uren, minuten, seconden en ander zins. De resultaten worden vastgesteld door de samenvoeging van alle opgelopen straffen tijdens het evenement.

Na elke verreden etappe worden de voorlopige resultaten gepubliceerd op het Results bord.

Aan het einde van het evenement worden alle opgelopen straffen in de etappes samengevoegd.

Het voorlopig eindklassement zal op het Results bord gepubliceerd worden en is gedurende 30 minuten na publicatie open voor vragen, waarna het definitief verklaard wordt.

Een equipe wordt niet geklasseerd:

- indien zij een etappe niet gestart en niet gefinisht is;
- indien zij de finish controle van het evenement gemist heeft;
- indien de auto niet op eigen kracht de finishlijn gepasseerd is;
- indien de auto niet rijvaardig / niet aan de wegenverkeerswetgeving voldoet.

## 19 VRAGEN

Elke equipe kan een vraag stellen over "hoe had het moeten" aan de secretaris. Deelnemers dienen een vraag uiterlijk voor de sluitingstijd van de finish controle (MTC-IN) van de volgende etappe in te leveren. Het antwoord zal beschikbaar zijn bij de startcontrole (MTC-OUT) van de eerstvolgende etappe.

In het geval dat een equipe de routeopdracht van de organisator niet kan volgen, kan dit geen onderwerp voor een vraag zijn wanneer de organisator kan aantonen dat het geen gevolg is van een tekortkoming van de organisator. Een vermeende onjuistheid van de afstanden en het door de organisator berekende tijdschema kan geen onderwerp zijn van een vraagstelling.

Wanneer blijkt dat een controle niet aanwezig is op het moment van doorkomst van de equipe kan dit geen reden zijn om controles te annuleren of onderwerp zijn van enig protest wanneer de organisator kan aantonen dat de oorzaak van de verdwijning niet het gevolg is van een door haar ontstane organisatorische tekortkoming.



# PARIS AMSTERDAM

## 20 PRIJZEN / PRIJSUITREIKING

De te behalen prijzen zullen in een speciaal bulletin bekend gemaakt worden.  
De prijsuitreiking/diner is op 27 april, in Chateau st Gerlach, Houthem, vanaf 20:00 uur.

## 21 BESTRAFFINGEN

Artikel Reden

### Niet starten

- 5 Auto voldoet niet aan wegenverkeerswetgeving / Auto gebouwd na 31-12-1945 /Auto niet standaard
- 5 Een of meerdere uitrustingsmiddelen niet aanwezig in de auto
- 6 Equipe niet in overeenstemming met het inschrijfformulier
- 7 Inschrijfformulier niet ondertekend / Inschrijfformulier te laat ingezonden / Inschrijfgeld niet betaald
- 9 Auto niet voorzien van een geldige verzekering
- 9 Geen persoonlijke ongevallen/inzittenden-verzekering
- 9 Verklaring niet ondertekend
- 12 Documentencontrole niet met goed gevolg afgelegd / Auto niet goedgekeurd

### Tijdstraffen

- 10 Afwezigheid of gewijzigde reclame van de organisator, minimaal 5 minuten
- 14 1<sup>e</sup> verkeersovertreding of meer dan 10 km/uur te snel gereden 5 minuten
- 14 2<sup>e</sup> verkeersovertreding / meer dan 10 km/uur te snel gereden, tot 15 minuten
- 16 Meer dan 15 minuten te laat bij de start van een etappe 30 minuten
- 16 Onderbreking van de rally, tot maximum 4 uur

### Straffen ter beoordeling van de hoofd organisatie

- 5 Gebruik van elektronisch communicatiemiddel
- 5 Meer dan één afstandmeter
- 10 Eigen reclame op de auto / is niet in de geest van het evenement
- 10 Namen van de rijders niet correct of bloedgroep vermeld op de auto
- 11 Kentekenplaat bedekt / rallyschilden en/of portiernummers niet correct aangebracht en/of vermist
- 14 Gevaarlijk rijgedrag en/of onsportief gedrag en/of de doorgang blokkeren
- 14 Instructies van officials en/of marshals niet opgevolgd
- 17 Grondzeil niet gebruikt tijdens reparaties en overnachtingspauze

### Uitsluiting

- 14 3<sup>e</sup> verkeersovertreding of meer dan 10 km/uur te snel gereden
- 14 meer dan 50% te snel gereden dan toegestaan is
- 15 route verkend
- 18 Opgave / laatste controle van het evenement gemist / auto niet op eigen kracht gefinisht/  
Auto niet rijwaardig

# PARIS AMSTERDAM

## PARIS – AMSTERDAM WEDSTRIJDBEPALINGEN

### 1 CONTROLEKAART / CONTROLES / UITSLUITING

#### Algemeen

Controles worden aangegeven door van de standaard FIA controleborden afgeleide borden. Het gebied in een straal van 25 meter rond de controlepost dient als controlegebied beschouwd te worden. Controleposten kunnen ingericht zijn in cafés, tankstations, enz.

Controleposten zijn 15 minuten vóór de geplande passeertijd van de eerste auto operationeel. Tenzij de wedstrijdleider anders beslist, sluit de controlepost 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste auto.

#### Controlekaart

Elke equipe ontvangt een controlekaart. Elke correctie of toevoeging op de controlekaart is niet toegestaan. De equipe is verantwoordelijk voor het afgeven van de controlekaart bij de verschillende controles en voor het controleren van de registratie.

De afwezigheid van een stempel of registratie wordt bestraft. Het niet overhandigen van de controlekaart wordt bestraft.

#### Passeercontrole (PC)

Bij een bemande passeercontrole (PC) wordt de controlekaart slechts afgetekend (afgestempeld) op het moment dat de equipe de kaart overhandigt.

#### Tijdcontroles (TC)

De marshal vult de tijd in op het moment dat de equipe de controlekaart overhandigt. Equipes worden niet bestraft wanneer de kaart binnen de geplande 'check-in' minuut plaatsvindt.

Melden na de maximale vertraging betekent dat de controle gemist is. De maximale bestraffing per etappe is 4 uur.

#### Tijdwaarnemingspunten (TP)

De locatie noch de rijtijd naar een tijdwaarnemingspunt wordt aangegeven. Elke afwijking te vroeg of te laat wordt bestraft (zie artikel 2).

#### Hoofd Tijdcontrole (MTC)

Bij de 1<sup>e</sup> controle van elke etappe (MTC-OUT) mag maximaal 15 minuten te laat worden gestart.

Bij de laatste controle van elke etappe (MTC-IN) mag de equipe zich maximaal 60 minuten te laat melden, waarvan 30 minuten straffeloos. Het missen van de laatste controle van een etappe (MTC-IN) wordt bestraft.

Equipes worden niet bestraft voor een te vroege aankomst bij de laatste controle van een etappe (MTC-IN).

#### Hergroepering controles

Hergroeperingcontroles kunnen langs de route ingericht worden. Bij aankomst ontvangt de equipe instructies over de herstarttijd.

#### Tijdstraffen

Tijdcontrolekaart vermist	4 uur
Passeercontrole/Geheime- of (on-)bemandede passeercontrole gemist	15 minuten
Tijdcontrole gemist, overschrijding maximum vertraging (MPL)	30 minuten
Elke minuut te laat bij een tijdcontrole	1 minuut
Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole	2 minuut
Maximale bestraffing per etappe	4 uur
Te vroeg melden aan de laatste tijdcontrole (MTC-IN) van een etappe	0 minuten

Het missen van de laatste controle van een etappe 4 uur

#### Straffen ter beoordeling van de hoofd organisatie, tot maximaal uitsluiting



# PARIS AMSTERDAM

Een verbetering en/of toevoeging van de tijdcontrolekaart

2

REGULARITY TESTS SECTIE

## Algemeen

Informatie over een regularity, inclusief de locatie van de start, zal uitgereikt worden bij de start van een etappe (MTC-OUT) of bij de voorgaande controlepost van een regularity. Het is de verantwoordelijkheid van de equipe om vast te stellen dat zij de benodigde informatie heeft gekregen. De locatie van de start wordt aangegeven door middel van een foto in het routeboek. De equipe dient de regularity af te leggen met de door de organisator aangegeven gemiddelde snelheid (snelheden).

### Regularity Bemande Start (RSM)

Enkele regularity's kennen een bemande start. Bij een bemande start zal de marshal het starttijdstip registreren, waarna hij/zij het start signaal "GO", na het aftellen van de laatste 5 seconden, zal geven.

### Regularity Zelf Start (RSS)

De meeste regularity's gebruiken het zelf start systeem. Het is de verantwoordelijkheid van de equipe om op het juiste tijdstip en in de juiste richting te starten. Het starttijdstip wordt aangegeven door middel van een aantal minuten vanaf de laatste controlepost (TC of PC) direct voor de regularity. Wanneer het een passeercontrole betreft heeft de geregistreerde tijd op de controlekaart geen andere functie dan om het starttijdstip uit te rekenen.

### Regularity Start Logger (RSL)

Een regularity logger start lijkt veel op een regularity zelfstart. Bij een regularity logger start mag de equipe starten op elk tijdstip, echter alleen op de hele minuut. Het werkelijke starttijdstip wordt geregistreerd door het track & trace systeem op het moment dat de auto de startlijn passeert. De starttijd wordt afgerond naar beneden op de hele minuut.

### Procedure tijdmeting

De start van een regularity is tevens een passeercontrole. Een regularity kan een of meerdere tijdwaarnemingspunten hebben. De tijdwaarneming zal met de hand of met het track & trace systeem gedaan worden. Een bemand tijdwaarnemingspunt wordt aangegeven door middel van een geel controlebord, waar de auto moet stoppen om de passeertijd te laten registreren. Wanneer de equipe het tijdwaarnemingspunt ziet mag niet gestopt worden, extreem langzaam gereden worden of een andere auto ingehaald worden in het zicht van de controlepost. Het laatste tijdwaarnemingspunt wordt aangegeven door middel van een rood controlebord. Hier moet de auto stoppen om de passeertijd te laten registreren. Niet stoppen wanneer het een onbemand (track & trace) tijdwaarnemingspunt betreft.

De tijdmeting wordt gedaan tussen de regularity start (RS) en elk tijdwaarnemingspunt. De organisator bepaalt voor de rijtijd tot elk tijdwaarnemingspunt een streeftijd (ideale passeertijd). Elke seconde afwijkend van de streeftijd zal bestraft worden.

*Bijvoorbeeld:*

*Wanneer er 3 tijdwaarnemingspunten (A, B, C) zijn, zal de rijtijd gemeten worden van de start tot A, van de start tot B en van de start tot C.*

De bestraffing per seconde te vroeg of te laat en de maximale bestraffing per tijdwaarnemingspunt of het missen ervan kan per etappe verschillen route bulletin of routeopdracht voor de start van de betreffende etappe. De bestraffing voor het niet volledig rijden van een regularity hangt af van het aantal gemiste tijdwaarnemingspunten, echter de maximale bestraffing van een regularity is 30 minuten, plus 15 minuten voor het missen van de start wanneer de regularity helemaal niet verreden wordt.

# PARIS AMSTERDAM

## Tijdstraffen

Niet starten op de volle minuut (RSL)	5 minuten
Starten vóór het startsein (RSM)	20 seconden
Elke seconde te vroeg/laat bij een tijdwaarnemingspunt (indien niet gewijzigd)	1 seconde
Start gemist	15 minuten
Tijdwaarnemingspunt gemist of maximum straf	5 minuten
Maximum straf per regularity of tijdcontrole	30 minuten

