

# 1. Organisatorische Aspecten

## 1.1 Omschrijving van het evenement

### 1.1.1. Algemeen

De **Stichting Bartje Classic Toer Trophy** organiseert

18 en 19 mei 2019 de **Bartje Classic Toer Trophy**. Deze omvat diverse kaartlees systemen en wordt verreden in Drenthe, Groningen en Ost Friesland (Duitsland). 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).

### 1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De **Provincies Drenthe, Groningen** en het '**Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**' hebben ontheffing verleend voor het houden van een regelmatigheidsrit voor klassieke personenauto's op 18 en 19 mei 2019.

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 daarnaar verwijzen.

### 1.1.3. Definities

Deelnemer:	natuurlijk persoon of rechtspersoon;
Equipe:	bestuurder en navigator;
Traject:	route tussen twee nader aangegeven locaties.

### 1.1.4. Reglement en bulletins

De **Stichting Bartje Classic Toer Trophy** is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) en derhalve wordt de **Bartje Classic Toer Trophy** georganiseerd onder auspiciën van de NHRF. Dit betekent dat het standaard reglement van de NHRF (versie 3.1, 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](http://www.nhrf.nl).

De **Bartje Classic Toer Trophy** wordt verreden volgens dit reglement. Dit reglement zal alleen worden gewijzigd in bijzondere gevallen en wel met inachtneming van de goede trouw.

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 en/of uitgereikt.

## **1.2 Organisatie**

### **1.2.1 Wedstrijdsecretariaat**

Voor en na de rally:

Naam: Hanna Oostmeijer  
E-mailadres: bestuur@bcttrophy.nl

Tijdens de rally:

Naam: Peter van Bruggen  
Telefoon: 06 53362084

### **1.2.2 Organisatiecomité**

Wedstrijdleader: Peter van Bruggen    Telefoon: 06 53362084  
Uitzetter(s): Peter van Bruggen en Peter Hommes  
Contactpersoon deelnemers: Laura de Vries    Telefoon: 06 27055064  
Serviceteam: Harro Offereins    Telefoon: 06 25383641

## **1.3 Locaties**

### **1.3.1 Startlocatie**

Naam: 't Keerpunt, Spijkerboor  
Adres: Oostermoer 1, 9656 PE Spijkerboor

### **1.3.2 Koffielocatie dag 1**

Naam: Café Schloß Evenburg  
Adres: Am Schloßpark 23, Leer

### **1.3.3 Lunchlocatie dag 1**

Naam: Ringhotel Residenz  
Adres: Am Markt 13-15, Wittmund

### **1.3.4 Finishlocatie dag 1**

Naam: Upstalsboom Landhotel Friesland  
Adres: Mühlenteich Straße 78, Varel  
Telefoon: 0049 4451 9210

### **1.3.5 Startlocatie dag 2**

Naam: Upstalsboom Landhotel Friesland  
Adres: Mühlenteich Straße 78, Varel

### **1.3.6 Koffielocatie dag 2**

Naam: Bikers hotel Zur Schanze  
Adres: Hauptstraße 717, Apen-Holtgast

### **1.3.6 Lunchlocatie dag 2**

Naam: Hotel Alte Werft  
Adres: Ölmühlenweg 1, Papenburg

### **1.3.7 Finishlocatie dag 2**

Naam: Hof van Saksen  
Adres: Borgerderstraat 12, Nooitgedacht

## 1.4 Programma

Opening inschrijving	21 december 2018
Publicatie reglement	1 mei 2019
Sluiting inschrijving	11 mei 2019
Documentencontrole	18 mei 2019 7.30- 8.30 uur

### Wedstrijddag 1

Start eerste equipe	8.30 uur
Finish eerste equipe	15.45 uur

### Wedstrijddag 2

Start eerste equipe	9.00 uur
Finish eerste equipe	15.25 uur
Publicatie uitslag	16.45 uur
Prijsuitreiking	17.00 uur

## 1.5 Inschrijvingen

### 1.5.1 Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 21 december 2018 uitsluitend digitaal via **bctrophy.nl** . De inschrijving sluit op **11 mei 2019** of zodra het maximale aantal van **50** equipes is bereikt.

### 1.5.2 Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € **439,00** is bijgeschreven op de bankrekening van de Bartje Classic Toer.

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 17 mei 2019 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL 3343 ABNA 0537 5631 99 van de Stichting Bartje Classic Toer, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

### 1.5.3 Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

1. Sportklasse voor ervaren deelnemers;
2. Toerklasse voor deelnemers met geen of weinig ervaring;
3. Relaxklasse voor deelnemers die twee dagen rustig willen toeren, zonder klassement.

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.

### 1.5.4 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 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.

### 1.5.6 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 april 2019 het volledige inschrijfgeld;
2. bij annulering vanaf 1 april 2019 het inschrijfbedrag na aftrek van kosten tot een maximum van 80%;
3. bij annulering na 11 mei 2019 geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd. Wel is het mogelijk in dezelfde klasse een andere equipe deel te laten nemen.

### **1.5.7 Annulering door de organisatie**

De organisatie zal het inschrijfgeld na aftrek van de gemaakte kosten 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.

### **1.5.8 Acceptatiebericht**

Deelnemers krijgen begin mei 2019 een e-mail met daarin de definitieve bevestiging naar het e-mailadres van de inschrijver.

## **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 Bartje Classic Toer Trophy 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 Bartje Classic Toer Trophy 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.

## **1.7 Toe te laten auto's**

### **1.7.1 Leeftijdgrens**

Het verdient de voorkeur dat deelgenomen wordt met auto's van tenminste 25 jaar oud. Daarnaast worden met name cabrio's van nieuwere auto's aanbevolen.

### **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 één rallyschild. Deze dient aan de voorzijde van de auto bevestigd te worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven.

Het rallyschild, 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.

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 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;
2. het oproepen 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 30 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).

Bij de inschrijftafel wordt per equipe een startpakket uitgereikt, met daarin onder andere rallyschild en routeboek.

### **1.8.3 Startprocedure**

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

1. Sportklasse: startnummers 1 t/m 20;
2. Toerklasse: startnummers 21 t/m 35
3. Relaxklasse: startnummers 36 t/m 50

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

De equipes dienen zich op hun starttijd bij de start 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 verkeersregels die gelden in het land waarin zij zich bevinden.

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 wedstrijd-leiding 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. 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 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, Harro Offereins, telefoon 06 25383641. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontleen.

### **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 organisatie hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen i.c. Laura de Vries, tel 06 27055064 .

## **1.9 Vragen – Protesten**

### **1.9.1 Vragen**

Bij de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan 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.

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 wedstrijdleider 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.

## **1.10 Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking**

### **1.10.2 Voorlopige en definitieve uitslag**

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

De definitieve uitslag zal ook vanaf 20 mei 2019 worden gepubliceerd op de website van de organisatie.

### **1.10.3 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.

### **1.10.4 Ex aequo**

In het geval dat twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben, zal de equipe die het langst foutloos gereden heeft de hoogste klassering krijgen.

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

### **1.10.5 Prijzen**

Voor de 3 hoogst geklasseerde equipes in de Sport – en Toerklasse zijn prijzen beschikbaar.

### **1.10.6 Prijsuitreiking**

De prijsuitreiking zal zo spoedig mogelijk na binnenkomst bij Hof van Saksen plaatsvinden.

### **1.10.7 Ten slotte**

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



## 2 Technische aspecten

### 2.1 Routeboek

De deelnemers kunnen het routeboek met de verplaatsingsroutes bij het melden aan de starttafel afhalen.

In de routeboeken zijn onder andere de plaatsen van de koffie en lunchlocaties en het tijdschema opgenomen en een omschrijving van de route die moet worden gevolgd.

Routeopdrachten voor de wedstrijdtrajecten worden bij de bemande routecontroles onderweg uitgereikt.

#### 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.

#### 2.1.2 Tanken

Als service voor de deelnemers kunnen in de documenten tankstations aangegeven staan. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden geneutraliseerd.

### 2.2 Controlekaarten

#### 2.2.1 Tijd- en routecontrolekaart

Bij de start van de trajecten 1, 3, 5 en 7 krijgt elke equipe in de Sport- en Toerklasse een controlekaart. Deze controlekaart moet aan het eind resp. de trajecten 2, 4, 6 en 7 worden ingeleverd. 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 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 vermeld. Er worden routeopdrachten verstrekt worden bij bemande route- of tijdcontroles.

### 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. Bij passage van de RC dient u de letter 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. 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 afstempelen.

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: S = Sportklasse, T = Toerklasse.

Herstelcodes:	HK	Hier Keren
	1R	Eerste weg rechts
	ER	Einde weg rechts
	NVO	Niet verder omrijden
	NAG	Niet (verder) omrijden, nieuwe wegaansluiting gebruiken
	DMIL	Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn
	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").

### 2.6.2 Herkenbaarheid

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

### 2.6.3 Finish

Bij de TC IN van een rallydag (de dagfinishcontrole) dient u zich niet meer dan 60 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.

### 2.6.4 Strafpunten

Bij een TC IN mag u zich ongestraft eerder dan de IPT melden.

## 2.7 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.
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 verbodsborden 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 2.8.1), 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.

## 2.8 Routepijlen

1. Langs de route geplaatste horizontale routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden 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 roudedelen 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.

## 2.9 Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het gehele evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheden te houden. De organisator kan 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.

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.

## 2.10 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.

Q-zones staan op de kaartfragmenten aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een blauwe 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.

## 2.11 Samenvatting straffen

### 2.11.1.1 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

### 2.11.1.2 Tijd

Reden	Aantal strafpunten
Te laat melden bij de start	10 per minuut, maximum is 300
Missen van een tijdcontrole	300
Meer dan 30 minuten te laat finishen	10 per minuut, maximum is 300
Meer dan 60 minuten te laat finishen	Diskwalificatie

## 2.12 Voorbeelden controlemateriaal



# 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 meermalen en in beide richtingen in de route worden opgenomen.
5. Bij de constructie moet 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 alleen linksom worden geconstrueerd en bij een weg met gescheiden rijbanen dient men de rechter rijbaan te volgen. 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 wel.
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 2.100) 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.
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.

### 3.1.3 De constructie van een omweg

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 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, zo min mogelijk geel**

1. Artikel 3.4 punt 1 t/m 7.
2. Er dient bij het maken van de routeconstructie zo min mogelijk (liefst helemaal niet) gebruik te worden gemaakt van gele wegen/weggedeeltes. Een langere route zonder of met minder afstand over gele wegen prevaleert boven een kortere route met meer afstand over gele wegen/weggedeeltes.
3. Onder een pijl wordt geacht een gele weg te liggen.

### **3.6 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 genoemde punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
3. Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden.

4. Op weg naar een punt of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de op één na kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.7 Punten kortste route

1. Van het begin tot het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht genoemde punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
3. Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden.
4. Op weg naar een punt of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.8 Pijlen/ Punten kortste route

1. Van het begin tot het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht genoemde pijlen 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 / punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen/punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen/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. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.9 Pijlen/ Punten kortste route, wegen in 1 richting

1. Artikel 3.8 1 t/m 7.
2. Wegen mogen slechts in één richting in de route worden opgenomen. U dient 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.

### 3.10 Grensbenadering

1. Van het begin tot het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarbij de kaartrand of een op de kaart aangebrachte lijn (in het vervolg van dit artikel aangeduid met 'de grenslijn') zo dicht mogelijk in de in de rijopdracht aangegeven richting wordt benaderd.
2. Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
  1. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
  2. de route zo kort mogelijk is.
3. Kaartwegen mogen meerdere malen en in beide richtingen in de voorgenomen route worden opgenomen.

### 3.11 Grensbenadering volgens het Picasso systeem

Dit is een kaartleessysteem uit de jaren zestig van de vorige eeuw en komt uit het boek van Ben van Delden: "Systemen en Systematiek van het Sportieve Kaartlezen".

1. Aan het begin van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt krijgt u bij de bemande routecontrole aan het eind van de bol-pijl 8 één blad met foto-opdrachten. De foto's staan in willekeurige volgorde, m.u.v. eerste en laatste. Zolang er geen nieuwe foto herkenbaar is blijft u de doorgaande weg volgen. Construeer aan de hand van de foto-opdrachten de grenslijn op het kaartfragment dat u bij de routecontrole heeft gekregen.
2. Grensbenadering: de in deel 1 van deze opdracht door u ingetekende lijn vormt de grens die u vervolgens moet benaderen. De grens ligt rechts van u bij vertrek.
  1. Wegen mogen meermalen in beide richtingen in de constructie worden opgenomen en worden bereden.
  2. Als de grenslijn op de juiste manier is ingetekend liggen er onder de ingetekende grenslijn wegen die te berijden zijn. Weggedeeltes die door de grenslijn worden bedekt mogen bereden worden echter alleen weggedeeltes tot een lengte van maximaal 400 meter. Die weggedeeltes van maximaal 400 meter lengte worden tijdens het rijden hiervan beschouwd als grens benaderen. U dient ze dan ook als zodanig (alleen) in de juiste richting te berijden.
  3. De grenslijn mag worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de grenslijn ligt. De grenslijn mag niet worden overschreden.

4. Rijd de grensbenaderingsroute tot het op het kaart fragment aangegeven eindpunt.

### **13.12 Kompasrichting**

1. Op het te verstrekken kaartfragment staan een aantal punten aangegeven.
2. Van het startpunt naar het eerste punt, van punt tot punt en van het laatste punt tot het einde van het traject dient steeds de kortste route geconstrueerd en bereden te worden. De punten moeten in nummer volgorde in de te construeren route worden opgenomen.
3. De punten moeten worden benaderd vanuit de windrichting die is aangegeven in de bijgevoegde tabel als 'naar'.
4. De punten moeten worden verlaten vanuit de windrichting die is aangegeven in de bijgevoegde tabel als 'van'.



## 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, sponsors, (bestuurs-)leden van de organiserende stichting/vereniging (Stichting BCT Trophy) 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 sponsors niet aansprakelijk zal stellen of houden en hen zal vrijwaren voor enige door hem geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade hieronder begrepen.

Bovendien verklaart de deelnemer dat tijdens het evenement 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.

Equipe nr.

Bestuurder.....

Navigator .....

Handtekening

Handtekening