

RALLY VAN DE GRENSSTREEK

www.rallyvandegrensstreek.nl



Reglement

24e Rally van de Grensstreek

1 & 2 april 2023

AUTOHISTORICA
Enjoy your classic!

Inhoudsopgave

1.	ORGANISATORISCHE ASPECTEN	3
1.1.	Omschrijving van het evenement	3
1.2.	Organisatie	4
1.3.	Locaties	4
1.4.	Programma	4
1.5.	Inschrijvingen	5
1.6.	Verzekering – vrijwaringsclausule	6
1.7.	Toe te laten auto's	6
1.8.	Verloop van het evenement	8
1.9.	Vragen – neutralisaties – protesten	9
1.10.	Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking	10
1.11.	Samenvatting straffen organisatorische aspecten	11
2.	TECHNISCHE ASPECTEN	12
2.1.	Routeboek	12
2.2.	Controlekaarten	12
2.3.	Routeopdracht	12
2.4.	Routecontroles	13
2.5.	Herstelopdrachten	13
2.6.	Tijdcontroles (TC's) en tijdsraf	14
2.7.	Regelmatigheidsproef (RP)	16
2.8.	Behendigheidsproef/Test	16
2.9.	Routeonderbrekingen	17
2.10.	Routepijlen	17
2.11.	Snelheidscontroles	17
2.12.	Quietzones	18
2.13.	Samenvatting straffen technische aspecten	18
2.14.	Voorbeelden controlemateriaal	19
3.	BESCHRIJVING SYSTEMEN	20
3.1.	Algemeen	20
3.2.	Ingetekende lijn	21
3.3.	Blinde lijn	21
3.4.	Ingetekende lijn met barricades (BARIL)	22
3.5.	Grensbenadering	22
3.6.	Pijlen kortste route	22
3.7.	Punten kortste route	23
3.8.	Punten op één na kortste route	23
3.9.	Kompasspunten	24
3.10.	Bol-pijl (met of zonder afstanden)	24
	Bijlage A – Vrijwaringverklaring	25
	Bijlage B – Calamiteitenprocedure	26
	Bijlage C – Verkeersborden in België	28

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het Sjabloon Reglement NHRF-regelmatigheidsrit v3.0.

Ten opzichte van de standaardtekst van het sjabloon gewijzigde tekstdelen zijn in rood in het Reglement opgenomen. Als de kopregel van een (sub)artikel in rood vermeld is, dan is een belangrijk deel van het (sub)artikel gewijzigd ten opzichte van de standaardtekst.

Alle wijzigingen zijn goedgekeurd door de Reglementen-commissie van de NHRF.

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

1.1.1. Algemeen

De Stichting Rally van de Grensstreek organiseert van 1 april tot 2 april 2023 de Rally van de Grensstreek. De rally omvat diverse kaartleessystemen en wordt verreden in Nederland en België. 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 verbindingsroutes over snelwegen).

De Rally van de Grensstreek telt mee voor het Nederlands Kampioenschap Historische Rally's, georganiseerd door de DHRC.

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De Provincie Limburg verleent aan de Stichting Rally van de Grensstreek voor het houden van een regelmatigheidsrit voor klassieke personenauto's op de in artikel 1.1.1 genoemde datum(s).

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 die deelneemt aan het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Etappe	route van een TC UIT tot een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles;
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon

1.1.4. Reglement en bulletins

De Stichting Rally van de Grensstreek is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) en daarom wordt de Rally van de Grensstreek georganiseerd onder auspiciën van de NHRF. Dit betekent dat het Standaard Reglement Organisatoren Historische Regelmatigheidsritten (versie 3.2, maart 2022) van toepassing is op dit evenement. Het standaard reglement is 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 Rally van de Grensstreek wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. De NHRF Reglementencommissie heeft dit reglement op 19 februari 2023 goedgekeurd onder nummer NHRF-RC-23-4.

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleider. 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 Eric Klunder
E-mailadres rallyoffice@autohistorica.nl
Telefoon 0031 6 53 93 74 60

Tijdens de rally:

Naam Eric Klunder
Telefoon 0031 6 53 93 47 60

1.2.2. Organisatiecomité

Wedstrijdleader Eric Klunder Telefoon: 0031 6 53 93 47 60
Uitzetter(s) Eric Klunder
Contactpersoon deelnemers Miriam van der Kolk
Telefoon 0031 6 52 53 89 74
Serviceteam Special Car Care Telefoon: 0031 6 22 47 13 24

1.3. Locaties

1.3.1. Startlocatie zaterdag 1 april / Finishlocatie zondag 2 april

Naam Fletcher Wellneshotel Sittard
Adres Milaanstraat 115 , 6135 LH Sittard
Telefoon 046 870 00 90

1.3.2. Finishlocatie zaterdag 1 april

Naam Vayamundo Houffalize
Adres Ol Fosse d'Ourth 1, 6660 Houffalize, België
Telefoon 0032 78 15 61 00

1.4. Programma

Opening inschrijving 20 december 2022 20
Publicatie reglement maart 2023
Sluiting inschrijving 20 maart 2023
Documentencontrole 31 maart 21:00 – 22:00
1 april 08:00 – 09:30

Wedstrijddag 1

Start eerste equipe	10:00
Finish eerste equipe	17:00
Publicatie uitslag	19:30

Wedstrijddag 2

Start eerste equipe	09:00
Finish eerste equipe	16:00
Publicatie uitslag	18:30

1.5. Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 20 december uitsluitend digitaal via www.autohistorica.nl. De inschrijving sluit op 20 maart of zodra het maximale aantal van 60 equipes is bereikt.

1.5.1. *Inschrijfgeld*

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 650,00 is bijgeschreven op de bankrekening van de Stichting Rally van de Grensstreek.

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 20 maart te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL 22 ABNA 0580 0748 van Stichting Rally van de Grensstreek, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. *Klassen*

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

1. Expertklasse voor zeer ervaren deelnemers;
2. Sportklasse voor deelnemers met ervaring;
3. Tourklasse voor deelnemers met geen of weinig ervaring.

De organisatie behoudt zich het recht voor om al te bescheiden equipes in een hogere klasse te plaatsen, dan wel te optimistische equipes 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.

1.5.3. *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.

1.5.4. *Inschrijving teams*

Het is niet mogelijk om een teaminschrijving te doen.

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 te 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 februari 2023: restitutie van het betaalde inschrijfgeld minus 200,00
2. bij annulering na 1 februari 2023: restitutie van het betaalde inschrijfgeld minus 325,00;
3. bij annulering na 12 maart 2023 geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd. Wel is het mogelijk in de klasse waarin is ingeschreven een andere equipe te laten deelnemen.

1.5.7. Annulering door de organisatie

De organisatie zal 20% van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers, indien het evenement door overmacht niet doorgaat. Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het niet afgeven of het intrekken of weigeren van vergunningen of andere door de overheid opgelegde maatregelen waardoor het evenement geen doorgang kan vinden.

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 26 maart 2023 wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging gestuurd.

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 dat de bestuurder(s) de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt. 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 Stichting Rally van de Grensstreek 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 € 1.500,00.

1.6.3. Vrijwaringclausule

De Stichting Rally van de Grensstreek 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 1-1-1991

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 (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. 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 (zie art. 1.7.8).

1.7.7. Navigatieapparatuur

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

Het gebruik van hulpmiddelen/apps ten behoeve van plaatsbepaling (navigatieapparatuur, laptops, tablets etc.) is niet toegestaan op straffe van uitsluiting.

1.7.8. Communicatieapparatuur

Het gebruik van mobiele telefoons tijdens de wedstrijd is niet toegestaan; zij dienen tijdens het rijden in de kofferbak opgeborgen te zijn. Uitzonderingssituaties waarin de mobiele telefoons wel gebruikt mogen worden zijn:

1. calamiteiten (zie bijlage B);
2. het melden van opgave bij de organisator;
3. het door de organisator opgelegde gebruik van een app voor registratie van controles;
4. het inroepen van hulp van het serviceteam van 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 - Inschrijftafel

De equipes dienen zich tenminste 30 minuten voor hun geplande starttijd te melden bij de documentencontrole in de startlocatie. Hier worden de ondertekende vrijwaringverklaringen (zie bijlage A) ingenomen.

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

1.8.3. Startprocedure

1. De wedstrijdnummers zullen via de startlijst worden gepubliceerd. De starttijd zal via de startlijst per dag worden gepubliceerd en is opgehangen op het publicatiebord.
2. De equipes starten met een interval van 1 minuut.
3. Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek. De equipes dienen zich op hun starttijd bij de starttafel te melden. Een equipe die zich meer dan 30 minuten na haar starttijd meldt kan niet meer van start gaan.

1.8.4. Verkeersregels

Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt te houden aan de 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 conform artikel 2.11. 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 wedstrijdleiding 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 (waaronder ook het verkennen van de route valt) 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 vloeistofflekkende auto's is voor de start, bij rustpauzes en na de finish een deugdelijk zeil (of een lekbak) onder de auto verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachttijd) bij bemande controleposten dienen deelnemers zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor omwonenden. Afvalvloe-

stoffen, 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 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 deze 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 Special Car Care, telefoon 0031 6 22 47 13 24. 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, dan wordt zij verzocht de wedstrijdleiding hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen (0031 6 53 93 47 60).

1.9. Vragen – neutralisaties – protesten

Na het sluiten van de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tegelijkertijd publiceert de organisatie de voorlopige moederkaart(en) op het publicatiebord op de finishlocatie.

1.9.1. Routetechnische vragen

Als een deelnemer het niet eens is met de uitleg of controlevermeldingen op de voorlopige moederkaart(en), dan kan de deelnemer daarover een zgn. routetechnische vraag stellen. Hiervoor zijn vragenformulieren beschikbaar. Deelnemers dienen het vragenformulier in te leveren bij de finishcontrole. Routetechnische vragen kunnen tot 30 minuten na het sluiten van de finish ingediend worden. Het sluitingstijdstip van de finish wordt (eventueel per klasse) bekendgemaakt op het publicatiebord.

De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen. De beantwoorde vragenformulieren worden opgehangen op het publicatiebord op de finishlocatie.

1.9.2. Neutralisaties

De wedstrijdleiding kan besluiten om controles te neutraliseren, zowel op basis van eigen waarneming als naar aanleiding van door deelnemers gestelde vragen. Wanneer één of meer controles geneutraliseerd worden, hetzij vóór doorkomst van de eerste deelnemers (van een klasse), hetzij na doorkomst van een aantal deelnemers (van een klasse), dan zal de wedstrijdleader als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) geannuleerd;
2. de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) vervallen verklaard.

Eventuele neutralisaties worden door de organisatie aangebracht in de voorlopige moederkaart(en) op het publicatiebord, die daarmee definitief wordt/worden.

1.9.3. Rekentechnische vragen

Na verwerking van de routetechnische vragen wordt de voorlopige uitslag gepubliceerd. Voor vragen over het berekenen van het aantal strafpunten en de klassering kunnen deelnemers tot 15 minuten na publicatie terecht. Na verwerking van deze vragen wordt de definitieve uitslag gepubliceerd.

1.9.4. Protesten

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

1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking

1.10.1. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf 12 maart 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 (in deze volgorde)

1. de minst aantal gemiste routecontroles;
2. de laagste tijdstraf;
3. het oudste bouwjaar van de auto

de hoogste klassering krijgen.

1.10.4. Teamklassement

Er wordt geen teamklassement opgemaakt

1.10.5. Prijzen

Voor de 3 hoogst geklasseerde equipes in de Expertklasse, de 3 hoogst geklasseerde equipes in de sportklasse, de 3 hoogst geklasseerde equipes in de tourklasse en het hoogst geklasseerde team zijn prijzen beschikbaar.

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringsclausule	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Ontbreken van uitgereikte verplichte reclame, rallyschilden en/of wedstrijdnummers bij de start	uitsluiting
Gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	uitsluiting
Gebruik van mobiele telefoon (buiten de uitzonderingen, zie art. 1.7.8)	uitsluiting
Te laat melden bij de start	10 strafpunten per minuut
Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	300 strafpunten per geval
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de historische rallysport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Een eerste constatering van gebruik van georganiseerde service	300 strafpunten
Een tweede constatering van gebruik van georganiseerde service	uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

2.1. Routeboek

Voor elke dag wordt een apart routeboek verstrekt. De deelnemers kunnen het routeboek 10 minuten hun geplande starttijd afhalen.

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. De schaal wordt steeds op het kaartfragment of in de bij het kaartfragment behorende routeopdracht vermeld. In enkele gevallen is de schaal 1:100.000 vergroot naar 1:50.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment vermeld. In het routeboek van de eerste etappe is de legenda van de topografische 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 van 1:200.000 of kleiner (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 kunnen in het routeboek tankstations aangegeven zijn. 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. *Tijd- en routecontrolekaart*

Bij de start van een etappe krijgt elke equipe een controlekaart. Deze controlekaart moet aan het eind van iedere etappe worden ingeleverd. Op de controlekaarten zijn voor iedere equipe de individuele ideale passeertijden van de tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De controlekaarten blijven eigendom van de organisatie.

2.2.2. *Gebruik controlekaarten*

Controlekaarten moeten op verzoek worden getoond. Bij bemande controles moeten de controlekaarten 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 50 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

2.2.4. *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 controlekaarten correct zijn ingevuld. De official is de enige persoon die tijden op de controlekaarten mag invullen.

2.3. Routeopdracht

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

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 langs de route opgesteld oranje bord met daarop een zwarte letter of een zwart getal. Bij passage van de RC dient u de letter of het getal met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot uitsluiting;
2. een langs de route opgesteld 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 langs de route opgestelde bemande controle. Deze is te herkennen aan een bord zoals opgenomen in artikel 2.14. U dient bij een bemande controle op beheerste wijze te stoppen en uw controlekaart aan de official te overhandigen. Deze zal het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart invullen of afstempelen.

Langs de route opgestelde RC's staan in principe duidelijk zichtbaar rechts van de route. In uitzonderlijke gevallen kunnen routecontroles links of enigszins verstopt geplaatst zijn om het zicht erop weg te nemen voor deelnemers die een nabijgelegen (foute) route rijden. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.

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

Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met **50** 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.

Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door een aanduiding voor welke klasse(n) ze bedoeld zijn: E = Expertklasse, S = Sportklasse, T = Tourklasse.

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	Bol-pijl: doorgaan met opdracht 2;
		Kaartlezen: niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen 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 zendergestuurde klokjes (atoomtijd) die hun tijd ontvangen van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt.

2.6.2. Herkenbaarheid

Elke etappe start met een TC UIT en eindigt met een TC IN. Als een etappe uit meer dan één traject bestaat, dan zijn er ook "gewone" TC's. Zo'n TC is herkenbaar aan een geel bord met een stopwatch.

Een tijdcontrole wordt op de kaartfragmenten in het routeboek aangeduid met een vlaggetje, waarbij de punt van het vlaggetje de richting aangeeft waar de equipe vandaan dient te komen. Een tijdcontrole mag niet vanuit de verkeerde richting worden binnengereden. Overtreding zal worden bestraft met 100 strafpunten.

2.6.3. Melding

Equipes zijn verplicht bij een TC hun doorkomsttijd te laten noteren op hun controlekaart. Het meldingstijdstip bij een TC zonder bord met gele stopwatch is de minuut waarin u de kaart aan de official overhandigt. Bij een TC met bord met gele stopwatch is dat de minuut waarin u dat bord passeert.

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 30 minuten na uw IPT te melden, anders wordt u **NIET GEKLASSEERD!** Dreigt u in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om dit te voorkomen.

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.

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

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

Voorbeeld

TC	IPT	WPT ¹	Afwijking	Strafpunten	Toelichting
TC 1 UIT	08:16	08:16	Op tijd vertrokken	0	Bij volgende TC op IPT melden
TC 2	09:01	09:00	1 minuut te vroeg	10	1x10 = 10 strafpunten. Staat uw klok misschien niet goed? Bij de volgende TC niet wéér een minuut vroeger melden (want dat wordt dan opnieuw bestraft), maar op uw IPT.
TC 3	09:21	09:21	Op tijd	0	
TC 4	09:54	10:13	19 minuten te laat	190	19x10 = 190 strafpunten. Bij TC 5 mag u zich ongestraft 19 minuten na de IPT melden. U mag in het volgende traject tijd inhalen, maar u mag zich niet (ongestraft) eerder dan uw IPT melden bij TC 5.
TC 5	10:38	10:55	17 minuten later dan de IPT	0	Geen strafpunten. U heeft 2 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 17 minuten. Bij TC 6 mag u zich ongestraft tot 17 minuten na de IPT melden.
TC 6	11:32	11:56	24 minuten later dan de IPT	70	(24-17)x10 = 70 strafpunten. U mocht zich bij TC 6 ongestraft 17 minuten later melden, maar doet dit 24 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 24 minuten. Bij TC 7 mag u zich ongestraft 24 minuten na uw IPT melden.
TC 7	12:24	12:56	32 minuten later dan de IPT	300	Meer dan 30 minuten te laat melden betekent dat u de TC gemist heeft, wat 300 strafpunten kost. Uw achterstand blijft de achterstand van de laatste niet gemiste TC (TC 6). Bij TC 8 mag u zich dus ongestraft tot 24 minuten na uw IPT melden.
TC 8	12:59	13:26	27 minuten later dan de IPT	30	(27-24)x10 = 30 strafpunten. U mocht zich bij TC 8 ongestraft 24 minuten later melden, maar doet dit 27 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 27 minuten. Bij TC 9 mag u zich ongestraft tot 27 minuten na uw IPT melden.
TC 9	13:50	14:05	15 minuten later dan de IPT	0	Geen strafpunten. U heeft 12 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 15 minuten. Bij TC 10 mag u zich ongestraft tot 15 minuten na de IPT melden.
TC 10	14:31	14:49	18 minuten later dan de IPT	30	(18-15)x10 = 30 strafpunten. U mocht zich bij TC 10 ongestraft 15 minuten later melden, maar doet dit 18 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft.
Totaal				630	

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 of worden bij de start van de RP uitgereikt.

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

De tijd waarop u moet starten bij een zelfstart staat duidelijk in het routeboek aangegeven (x minuten na uw WPT bij de voorafgaande tijdcontrole). De zelfstart wordt geacht in de eerste seconde van de minuut plaats te vinden.

Voorbeeld: stel dat de WPT bij de TC voorafgaand aan de RP 14:07 is en de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na uw WPT, dan is uw zelfstart om exact 14:10:00.

U dient op uw starttijd bij de (zelf)start te vertrekken. De RP loopt van de (zelf)start tot het bord "einde RP" (zie artikel 2.14). Het einde van een RP kan ook in het routeboek zijn 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 één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. De locatie noch de rijtijd naar een GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven.

Het kan ook voorkomen dat er geen bemande routecontrole langs de te rijden route staat, maar dat de officials van de GTC de doorkomsttijd van de deelnemers op een loglijst noteren. In zo'n geval kan het dus voorkomen dat u bij het einde van de RP komt zonder dat u bij een bemande controle bent geweest.

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

De lengte van de RP 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. Behendigheidsproef/Test

In de rally kunnen één of meer behendigheidsproeven/tests opgenomen zijn. Deze vinden plaats op een voor het overige verkeer afgesloten terrein en/of weggedeelte. De beschrijving van een behendigheidsproef/test staat in het routeboek, of u krijgt deze bij de start van de behendigheidsproef/test uitgereikt.

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

Bij een behendigheidsproef/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).

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 het tijdstip van passeren van de finishlijn op de controlekaart zal noteren.

Bestrafing:

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. parcours in normtijd of sneller afleggen | 0 strafpunten; |
| 2. langzamer rijden dan de normtijd | 1 strafpunt per seconde; |
| 3. raken van pylonen die de route markeren | 10 strafpunten per geval; |
| 4. onjuist uitgevoerde stop-à-cheval | 10 strafpunten per geval; |
| 5. stop-à-cheval niet uitgevoerd | 25 strafpunten per geval; |
| 6. onjuist parcours gereden | 50 strafpunten; |
| 7. maximale totaalbestrafing | 100 strafpunten. |
-

2.9. Routeonderbrekingen

Het kan voorkomen dat de geplande route niet bereiden 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 bereiden 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 tourklasse.
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 2.10.2), 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.

2.10. Routepijlen

1. 'Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift AUTOHISTORICA (zie artikel 2.14).
2. Horizontale en vóór een samenkomst van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden (zie artikel 2.9.2) en moeten verplicht gevolgd worden. Een omleiding wordt afgesloten met 2 boven of naast elkaar geplaatste routepijlen (zogenoemde dubbele routepijlen). Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen; er hoeft niet te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.
3. 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.
4. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan mag die weg niet van deze zijde worden ingereeden.
5. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar boven is geplaatst, dan mag u deze weg inrijden, zelfs als deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de organisatie hiervoor toestemming heeft gekregen.

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 50 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.

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

Q-zones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding "Q-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	50 strafpunten
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut
Te laat aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut
Missen van een tijdcontrole	300 strafpunten
Meer dan 30 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
Missen van een GTC	100 strafpunten
Maximale straf RP	100 strafpunten
Langzamer dan de normtijd afleggen van een behendigheidsproef/test	1 strafpunt per seconde
Het raken van een pylon	10 strafpunten per geval
Het onjuist uitvoeren van een stop-à-cheval	10 strafpunten per geval
Het niet uitvoeren van een stop-à-cheval	25 strafpunten per geval
Het onjuist rijden van het parcours	50 strafpunten
Maximale straf behendigheidsproef/test	100 strafpunten
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	100 strafpunten voor elke 5 kilometer per uur die te hard wordt gereden (boven de eerste 5 kilometer per uur te hard)

2.14. Voorbeelden controlemateriaal



Aankondiging tijdcontrole



Bemande controle



Onbemande routecontrole



Onbemande stempelcontrole

Omleidingspijlen

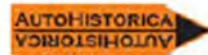
Omleidingspijl met verplichte rijrichting



Rechtdoor



Links



Rechts

Einde omleiding:
Dubbele pijl



Verboden in te rijden:
pijl naar beneden gericht



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.

Wegen die slechts aangeduid worden met een enkele grijze lijn mogen dus niet worden opgenomen in de routeconstructie.



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. TC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omweg of nevenroute) opgenomen worden.
4. Tenzij bij de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per traject **kaartwegen meermalen maar slechts in één richting** in de route worden opgenomen.

Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een traject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (artikel 3.1.3) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.>

5. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als twee afzonderlijke wegen aangemerkt te worden.

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 twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), 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. NB: als doorgetrokken bermlijnen volgens de legenda ongelijkvloerse kruisingen aanduiden: zie art. 3.1.1.6).
8. Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en). Cirkels of ellipsen die een quietzone (artikel 2.12) of een van de kaart afwijkende situatie (artikel 3.1.2.3) aanduiden blokkeren de route niet.
9. Bij een "kaartlas", waar de uitzetter twee kaarten aan elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
10. Indien een zogenoemde 'keerlus' moet worden gereden en men reglementair de keuze heeft uit linksom en rechtsom, dan construeert men de lus linksom (dat is 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 ingere-den als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbe-voegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden. **Speciale aandacht voor enkele ver-keersborden in België in bijlage C**
3. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel zal in het algemeen de werke-lijke 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 bevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.
4. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan 50 meter afwijkt van de wegaan-sluiting op de kaart, dan wordt de werkelijke situatie geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding te gaan omrijden en worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.

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

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men 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 (met inachtneming van art. 3.1.3.3).
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 be-reikt. 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 men een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen niet te berijden zijn (voorkennis). Deze voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
5. Indien een weg niet aanwezig is of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende weg niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

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 gete-kend.

3.3. Blinde lijn

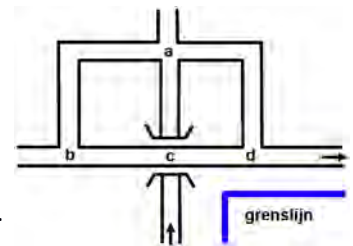
1. De ingetekende lijn, zonder achtergrond met (juiste) kaartgegevens maar mét schaalaauiding, dient zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg of weggedeelte te liggen.
3. Kleine "uitwasjes" aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn gete-kend.

3.4. 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, met uitzondering van de door barricades geblokkeerde weggedeelten.
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. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, 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 wél te rijden delen van) de ingetekende lijn en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.5. Grensbenadering

1. Van het begin tot het eind 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 routeopdracht 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. De grenslijn mag worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de grenslijn ligt. De grenslijn mag niet worden overschreden.
4. Bij de constructie van de grensbenaderingsroute bij ongelijkvloerse kruisingen (waarop men het liefst zou willen afslaan om het oppervlak tussen route en grenslijn zo klein mogelijk te houden) dient een zo kort mogelijke route geconstrueerd te worden van op naar onder het viaduct (of andersom) om de route in de gewenste richting te kunnen voortzetten.
Zie bijgaand voorbeeld: de juiste route van pijl-in naar pijl-uit loopt via c-a-b-c-d.



3.6. 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 routeopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de routeopdracht 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 eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.
8. Is een pijl voorzien van een barricade-streepje dient u een nevenroute te construeren, waarbij primair de voorgenomen route op de laatst reglementair mogelijke samenkomst van wegen vóór de barricade wordt verlaten en op de eerst reglementair mogelijke samenkomst van wegen ná de barricade weer in voorwaartse richting wordt voortgezet, en waarbij secundair de nevenroute zo kort mogelijk dient te zijn. U construeert eerst van pijl naar pijl de hoofdroute. Daarmee ligt de voorgenomen route vast. Daarna omzeilt u de barricade via de nevenroute.

3.7. Punten 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 routeopdracht (zie routeboek) genoemde punten in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Om elk genummerd punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
3. Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
4. Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden.
5. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.8. Punten op één na kortste route

6. 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 routeopdracht (zie routeboek) genoemde punten in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
7. Om elk genummerd punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
8. Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
9. Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden.
10. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de op één na kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.9. Kompaspunten

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 routeopdracht (zie routeboek) genoemde punten in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Om elk genummerd punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
3. Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
4. Van een punt kan in de routeopdracht zijn aangegeven vanuit welke rijrichting men dit punt moet aandoen en welke rijrichting gekozen moet worden bij het verlaten van het punt. Is geen richting aangegeven, dan is de keuze van de rijrichting vrij. Bij punten aangegeven verplichte rijrichtingen zijn alleen van toepassing op het moment dat men het punt volgens de routeopdracht aandoet (en op weg gaat naar het volgende punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt).
5. Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden. In die gevallen zijn de eerder genoemde verplichte rijrichtingen niet van toepassing.
6. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.10. Bol-pijl (met of zonder afstanden)

1. Aan de hand van bol-pijl opdrachten, bestaande uit situatieschetsen met eventueel aanvullende aanduidingen, dient met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen steeds de kortste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereden te worden. Binnen een situatieschets mogen wegen maar eenmaal in de te rijden route opgenomen worden.
2. Bij een situatieschets kan de afstand vanaf de vorige bol-pijlsituatie en de totaalafstand vanaf de start en/of tot de finish van het routedeel waarvoor de bol-pijl opdrachten gelden zijn aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (*).
3. De bol-pijl opdrachten dienen in nummervolgorde uitgevoerd te worden.
4. De situatieschetsen zijn niet op schaal getekend.
5. De situatieschetsen kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Wegen die in de situatietekening een hoek van 90° maken hoeven dat in werkelijkheid niet te doen.
6. Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
7. Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. Deze wegen zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.
9. Alle verharde wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de situatieschets opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet in de situatieschets te zijn opgenomen.
10. Tussen de bol-pijl opdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

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 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.

De equipe verleent de organisatie goedkeuring dat zij tijdens het evenement mogelijk gefotografeerd en/of gefilmd kan worden.

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: Eric Klunder
TELEFOON: 0031 – 6 53 93 47 60

3. Opsomming activiteiten

Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen.

1. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
 2. 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.
 3. Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam (zoals vermeld in de telefoonlijst).
 4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
 5. Beschrijf wat er is gebeurd:
 - a. Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en / of overige weggebruikers gewond zijn);
 - b. Wat (of een persoon bekneeld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 - c. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke);
 - d. Wanneer.
 6. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
 7. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
 8. Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zake-lijkheid geboden is.
 9. 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).
- 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.

10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van de overige deelnemers en overige verkeersdeelnemers).
11. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is)
12. 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)).
13. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
14. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
15. Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

4. Veiligheidsregels

1. Blijf kalm en beheerst, ook in je berichtgeving.
2. Geef je informatie kort, bondig en zakelijk door: wie - wat - waar en wanneer.
3. Neem in verband met je eigen veiligheid nooit risico's.
4. Indien het calamiteitenteam u opdraagt extra (veiligheids)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.

Bijlage C – verkeersborden in België



Wegen met deze borden zijn verboden voor motorvoertuigen en slechts voorbehouden aan de afgebeelde verkeersdeelnemers



Wegen voorzien van een verkeersbord met onderbord:

“EN CAS DE NEIGE OU DE VERGLAS”

of

“BEI FROST, SNEE UND TAUWETTER”

zijn toegestaan om te gebruiken zolang de condities van het onderbord niet aanwezig zijn.