

KLIP II: “Een Tulpje”

zondag 19 april 2015



Uitzetter: Arjan van der Palen
Bijzonder Reglement

Inhoudsopgave

1 Algemene zaken.....	3	2.7 Regelmatigheidsproef.....	13
1.1 Inleiding.....	3	2.8 Ex aequo.....	13
1.2 Wedstrijdsecretariaat.....	3	2.9 Neutralisatie van controle(s).....	13
1.3 Vergunningen.....	3	2.10 Uitslagen.....	14
1.4 Verzekeringen.....	3	2.11 Vragen.....	14
1.5 Inschrijving.....	3	3 Strafpunten.....	15
1.6 Inschrijfgeld.....	4	3.1 Algemeen.....	15
1.7 Terugbetaling inschrijfgeld.....	4	3.2 Tijd.....	15
1.8 Toe te laten auto's.....	4	4 Kaartleesinstructies.....	16
1.9 Wedstrijdnummer.....	5	4.1 Algemeen.....	16
1.10 Locatie.....	5	4.2 Pijlen en Punten.....	16
1.11 Officials:.....	6	5 Legenda gebruikt kaartmateriaal.....	18
1.12 Programma.....	6	6 Voorbeelden van het controlemateriaal.....	19
1.13 Afstanden en tijden.....	7	7 Calamiteitenprocedure.....	20
2 Verloop van het evenement.....	8	7.1 Wat is een calamiteit?.....	20
2.1 Routeboek en controlekaart.....	8	7.2 Alarmering binnen de organisatie.....	20
2.2 Routecontroles (RC's) en herstelopdrachten.....	8	7.3 Opsomming activiteiten.....	20
2.3 Quietzones.....	9	7.4 Veiligheidsregels:.....	21
2.4 Routeonderbrekingen.....	9	8 Verklaring voor acceptatie en afstand van verhaal.....	22
2.5 DHRC-pijlen.....	9	9 Organisatieverklaring van de NHRF.....	23
2.6 Tijdcontroles en tijdstraf.....	10		

1 Algemene zaken

1.1 Inleiding

De Dutch Historic Rally Club (DHRC) organiseert op zondag 19 april 2015 een eendaagse kaartleesrit, speciaal bedoeld voor het oefenen van minder ervaren equipes: KLIP II: “Een Tulpje”. De rit is specifiek bedoeld als oefenrit voor de Tulpenrallye die van 10 tot en met 16 mei wordt verreden. KLIP II is geheel uitgezet conform de systemen die ook bij de Tulpenrallye worden gebruikt.

KLIP II is een evenement met een toer karakter voor historische motorvoertuigen, die voor 1 januari 1987 gebouwd zijn, waarbij het rijden van de juiste route binnen een bepaald tijdsbestek of met een bepaalde gemiddelde snelheid de bepalende factor voor het eindklassement is.

KLIP II wordt verreden onder auspiciën van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF).

KLIP II wordt verreden volgens de bepalingen van:

1. Het standaard reglement van de NHRF, versie 2.0 (2015). Dit reglement is te downloaden op de site van de NHRF www.nhrf.nl
2. Dit bijzonder reglement¹. De reglementencommissie van de NHRF heeft dit bijzonder reglement op 14 maart 2015 goedgekeurd onder nummer NHRF-BR-07.
3. Eventuele bulletins.

1.2 Wedstrijdsecretariaat

Het wedstrijdsecretariaat is voor en na KLIP II:

Secretariaat DHRC
Mevr. Joan van de Lustgraaf
Kolklaan 4
3953 BM MAARSBERGEN
Telefoon: 0651 557 949
E-mail: secretaris@dhrc.nl

1.3 Vergunningen

Voor deze rit is vergunning aangevraagd bij de provincie Gelderland. Tevens zijn bij alle gemeenten waar de route doorheen voert verklaringen van geen bezwaar aangevraagd en verkregen. Het goedkeuringsnummer van de vergunning van de provincie zal in een bulletin aan de start worden aangegeven. De officiële onderweg en de wedstrijdleader in Nijkerk zijn in het bezit van kopieën van de vergunning en de verklaringen van geen bezwaar. Bij eventuele vragen van politie of andere overheidsdienaren kunt u naar de officiële onderweg of naar de wedstrijdleader op de start- en finishlocatie verwijzen.

1.4 Verzekeringen

De DHRC heeft voor KLIP II via de NHRF en Marsh Nederland B.V. bij Achmea Schadeverzekeringen N.V. (Avéro) voor alle deelnemers een secundaire WAM afgesloten.

De deelnemer dient er zelf op toe te zien dat zij voor hun wedstrijdauto in het bezit zijn van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM) tijdens het evenement, die dekking biedt aan de specifieke bestuurder. Zie paragraaf 5.1 van het standaard reglement van de NHRF.

1.5 Inschrijving

Voor KLIP II kan op de DHRC-site worden ingeschreven in de Sport- en Tourklasse. De inschrijving opent op maandag 2 maart 2015 en sluit zondag 12 april 2015, of zoveel eerder wanneer het maximum aantal deelnemers in bereikt.

¹ De reglementen worden niet op papier uitgereikt aan de deelnemers. Zij krijgen in hun acceptatiebericht dit reglement als bijlage toegezonden. Bovendien kunnen zij dit reglement op de DHRC-site downloaden.

Bijzonder Reglement KLIP II: “Een Tulpje”



De Sportklasse is geschikt voor de meer ervaren deelnemers. De Tourklasse is geschikt voor de minder ervaren en beginnende deelnemers.

De organisatie behoudt zich het recht voor om al te bescheiden deelnemers in te schrijven in de Sportklasse, dan wel te optimistische deelnemers in te schrijven in de Tourklasse.

Het maximum aantal equipes bedraagt 75.

1.6 Inschrijfgeld

De hoogte van het inschrijfgeld bedraagt € 55,00 voor equipes waarvan minstens één lid DHRC-lid is. Voor equipes waarvan geen van beide leden DHRC-lid is bedraagt het inschrijfgeld € 75,00. Het volledige inschrijfgeld dient voor de start te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL31ABNA0529697505 van de Dutch Historic Rally Club te Rijswijk (Z.H.), onder vermelding van de beide namen van de equipe. Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld is bijgeschreven op de bankrekening van de DHRC.

In het inschrijfgeld is inbegrepen:

1. Ontvangst met koffie en thee;
2. Toegang tot de minikaartleescursus;
3. Routeboek;
4. Gedrukte uitleg.

Bij het inschrijfgeld is geen lunch inbegrepen. Een lunch is voor eigen rekening mogelijk.

1.7 Terugbetaling inschrijfgeld

Indien een deelnemende equipe zijn inschrijving uiterlijk één maand voor de wedstrijddatum annuleert wordt het volledige inschrijfgeld terugbetaald.

Indien een deelnemende equipe zijn inschrijving tussen één maand en twee weken voor de wedstrijddatum annuleert wordt 50% van het inschrijfgeld terugbetaald. Indien een deelnemende equipe zich binnen twee weken voor de wedstrijddatum terugtrekt vindt geen restitutie plaats. Wel kan het deelnemende equipo twee andere, nieuwe, deelnemers in zijn plaats opgeven.

Indien het evenement door overmacht niet kan doorgaan wordt 75% van het inschrijfgeld terugbetaald.

1.8 Toe te laten auto's

Deelname staat open voor personenauto's die gebouwd zijn vóór 1 januari 1987.

Wij wijzen u nadrukkelijk op paragraaf 6.3 van het standaard reglement van de NHRF:

De aanwezigheid van vaste en/of mobiele GPS-navigatieapparatuur is bij historische voertuigen niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Bij niet historische voertuigen mag eventuele GPS-apparatuur niet gebruikt worden c.q. ingeschakeld zijn, zulks op straffe van uitsluiting.

Indien u een navigatiesysteem heeft gebruikt om de startlocatie te bereiken dient u dit systeem in de kofferbak van uw auto op te bergen, alvorens u aan de rit begint. Moderne auto's met een ingebouwd navigatiesysteem dienen dit systeem gedurende de rally uitgeschakeld te hebben.

GPS-gestuurde tripmeters zijn toegestaan. Het gebruik van een app op een smartphone met een tripmeterfunctionaliteit is echter *niet* toegestaan, conform paragraaf 6.3 van het standaard reglement van de NHRF:

Het gebruik van mobiele telefoons of enig ander elektronisch communicatiemiddel is tijdens het verrijden van het evenement niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Dit verbod geldt niet voor noodgevallen noch om de eventuele aanwezige technische servicecrew van de organisator te bellen of om de organisator een ongeval, pech of de opgave van de deelnemer te melden.

1.8.1 Moderne auto's

Beginnende deelnemers die (nog) geen geschikte klassieke auto hebben, of wiens klassieke auto nog is restauratie of reparatie is, mogen gedurende maximaal één jaar met KLIP's meedoen met een moderne auto. Dit geldt ook voor deelnemers in de Tourklasse, wiens klassieke auto vlak voor de KLIP het begeeft en repa-

Bijzonder Reglement KLIP II: “Een Tulpje”

ratie vóór de KLIP niet mogelijk is. Deelnemers met een moderne auto doen mee in een aparte klasse, de “Startersklasse”, die verder qua inhoud (moeilijkheidsgraad, tijdschema) hetzelfde is als de Tourklasse.

Deelnemers in de Sportklasse kunnen alleen buiten mededinging deelnemen met een moderne auto.

1.9 Wedstrijdnummer

Er wordt bij de documentencontrole per deelnemende auto een wedstrijdnummer verstrekt. Deelnemers dienen dit wedstrijdnummer in de rechterbovenhoek van de voorruit te bevestigen, zodat dit gedurende het hele evenement duidelijk zichtbaar is.

1.10 Locatie

De start en finish bevinden zich bij:

Hotel & Gasterij De Roode Schuur
Oude Barneveldseweg 98
3862 PS Nijkerk
Telefoon: 033 246 1602
Website: www.deroodeschuur.nl



Bijzonder Reglement KLIP II: “Een Tulpje”

1.11 Officials:

Uitzetters	Arjan van der Palen
Controle	Jacques Limpens – Jos Jurriëns
Wedstrijdleiding	Jacques Limpens
Nulrijder en wegzetten controle-materiaal	Arjan van der Palen
Docent minikaartleescursus	Maarten Peters
Documentencontrole, Starttafel/TC 1, TC 4 (finish)	Joan van de Lustgraaf – Jan Legerstee
Bemanning TC 2	Aad Lourens – Jos Jurriëns
Bemanning GTC	Jan en Wil Legerstee
Bemanning TC 3	Harry en Marijke Rupert
Snelheidscontrole	Fred en Yvon Hak
Oprollers	Wouter van de Veen – Jan Kuenen
Rekenkamer	Marcel de Reuver – Jos Jurriëns – Maarten Peters – Aad Lourens

Bij eventuele calamiteiten verzoeken wij u contact op te nemen met de wedstrijdleider Jacques Limpens, telefoon 0654 757 378.

1.12 Programma

13:00 – 14:00 uur	Documentencontrole
13:15 – 14:15 uur	Minikaartleescursus voor beginners
13:45 – 14:00 uur	Welkom door de voorzitter en briefing door de uitzetter voor de Sportklassers
14:01 uur	Start eerste deelnemer Sportklasse, duur van de rit circa twee uur
14:15 – 14:30 uur	Welkom door de voorzitter en briefing door de uitzetter voor de Tourklassers
14:31 uur	Start eerste deelnemer Tourklasse, duur van de rit circa tweeënhalf uur
16:01 – 16:30 uur	Geplande finish van de deelnemers in de Sportklasse
17:00 – 17:30 uur	Geplande finish van de deelnemers in de Tourklasse
17:30 – 18:00 uur	Mondelinge uitleg door de uitzetter
18:00 uur	Prijsuitreiking.

Deelnemers kunnen voor hun starttijd wat eten. De lunch is facultatief en voor eigen rekening.

Bijzonder Reglement KLIP II: “Een Tulpje”

1.13 Afstanden en tijden

1.13.1 Sportklasse

Traject	Lengte	Tijd	Gemiddelde snelheid	Systeem
1				Pijlen en punten kortste route
2				
3				
Totaal	85	Circa 2 uur		

1.13.2 Tourklasse

Traject	Lengte	Tijd	Gemiddelde snelheid	Systeem
		0:10	-	Intekentijd
1				Pijlen en punten kortste route
2				
3				
Totaal	80	Circa 2,5 uur		

KLIP II bevat een regelmatigheidsproef; voor de Sportklasse met wisselende snelheden, voor de Tourklasse met één en dezelfde gemiddelde snelheid. De regelmatigheidsproef begint met een zelfstart, 18 minuten na TC 2.

KLIP II bevat geen behendigheidsproef.

2 Verloop van het evenement

2.1 Routeboek en controlekaart

1. Bij de start krijgt u een routeboek en een controlekaart uitgereikt. In het routeboek staan de kaartfragmenten en opdrachten die tijdens het evenement een rol spelen. De kaartfragmenten zijn kopieën van een ANWB-kaart met schaal 1:100.000. Voor de Tourklasse wordt gebruik gemaakt van dezelfde kaartfragmenten, maar zijn ze opgeblazen tot schaal 1:50.000.
2. Op de controlekaart staat een tijdschema en moet u de letters invullen die u onderweg tegenkomt.
3. Het is niet toegestaan ander kaartmateriaal nauwkeuriger dan 1: 200.000 in de auto te hebben, dan de door de organisatie uitgereikte kaartfragmenten. Wanneer dit toch wordt aangetroffen, wordt dit bestraft met 300 strafpunten.
4. De controles dienen, in de volgorde waarin u ze tegenkomt, met onuitwisbare blauwe of zwarte pen te worden genoteerd op de controlekaart. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot diskwalificatie.

2.2 Routecontroles (RC's) en herstelopdrachten

1. 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 (passeercontrole). De equipe dient de controleletter enkellijinig en met blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren.
 2. een oranje bord met afbeelding van een stempel en een stempel (stempelcontrole). Bij een stempelcontrole dient de equipe een afdruk van de betreffende stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Let erop dat u het controlebord laat staan en niet omver trekt! Stempelcontroles zijn niet voorzien van een stempelkussen. Zorg er daarom voor dat u een stempelkussen in uw auto hebt!
 3. een bemande controle. Deze is te herkennen aan een rood bord met daarop de tekst “STOP 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. Wanneer een bemande RC vanuit de verkeerde richting wordt binnengereden, dan staat dit gelijk met het missen van de betreffende controle c.q. het aandoen van een foutcontrole en wordt als zodanig bestraft.
2. Voorbeelden van de controleborden vindt u in hoofdstuk 6 op bladzijde 19.
3. Controles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de ideale passeertijd van de eerste deelnemer, tot 30 minuten na de ideale passeertijd van de laatste deelnemer.
4. 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.
5. Er kunnen buiten de juiste route foutcontroles staan.
6. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.
7. Bij een routecontrole kan een opdracht vermeld zijn, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Deze opdracht kan in code vermeld zijn (zie hieronder) en eventueel voorafgegaan worden door een klasseaanduiding: S = Sportklasse, T = Tourklasse. De opdracht geldt dan alleen voor de vermelde klasse.

Herstelcodes: HK Hier Keren
1R Eerste weg rechts (1L = Eerste weg links)
ER Einde weg rechts (EL = Einde weg links)

VR	Vorrangskruising rechts (VL = Vorrangskruising links)
NVO	Niet verder omrijden / niet verder herconstrueren
15	Niet verder omrijden, doorgaan met opdracht 15 ² .

2.3 Quietzones

1. Quietzones (Q-zones) zijn herkenbaar aan een geel bord met een zwarte Q aan de rechterzijde van de weg. Het einde van een quietzone wordt aangegeven door zo'n zelfde bord met daardoorheen een diagonale streep. U dient bij een bord die een Q-zone aanduidt *NIET* een Q op uw controlekaart te noteren! Zie de voorbeelden in hoofdstuk 6.
2. Quietzones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven.

2.4 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 omrij-instructies in werking, zoals genoemd in paragraaf 4.1, 12de aandachtspunt, op bladzijde 16. Over het algemeen doen zich dit soort routeonderbrekingen alleen bij de Sportklasse voor.
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. De uitzetter heeft deze routeonderbrekingen geconstateerd bij het kort voor de rally narijden van de route, of bij het wegzetten van de controleborden. Denk hierbij aan wegwerkzaamheden, een braderie, tijdelijk geplaatste verbodsborden en dergelijke. In een dergelijk geval zal gebruik worden gemaakt van DHRC-pijlen, om equipes weer naar de juiste route te leiden. Dit zal worden gedaan middels enkelvoudige DHRC-pijlen die dienen te worden gevolgd.

Een dergelijke omleiding wordt afgesloten met twee DHRC-pijlen (boven of naast elkaar; zogenoemde dubbele pijlen). Het einde van de omleiding bevindt zich op de voorgenomen route.

Op een dergelijke omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd te worden op de controlekaart.
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 een dergelijk geval dienen de equipes de route zo snel mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De route naar de oorspronkelijke route is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen. Controles tijdens de omrijroute dienen niet opgeschreven te worden. Eventuele controles die op de afgesloten weg staan zullen worden geneutraliseerd.

2.5 DHRC-pijlen

1. Dubbele DHRC-pijlen 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 pijlen.
2. Indien aan het begin van een weg een DHRC-pijl met de punt naar *beneden* is geplaatst, dan heeft deze pijl dezelfde betekenis als een verkeersbord 'verboden in te rijden'.
3. Indien aan het begin van een weg een DHRC-pijl met de punt naar *boven* is geplaatst, dan dient u deze weg in te rijden, ook al is deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de DHRC hiervoor toestemming van de wegbeheerder heeft gekregen.

Voorbeelden van de diverse pijlen vindt u in hoofdstuk 6 (bladzijde 19).

2 Natuurlijk kan hier elk ander getal gebruikt zijn. Het gaat hier om een voorbeeld.

2.6 Tijdcontroles en tijdstraf

2.6.1 Gebruikte tijd

Voor het vaststellen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van zendergestuurde klokken (radio controlled, Funkuhr) Deze klokken ontvangen de atoomtijd, verzonden door de langegolfzender in Frankfurt.

2.6.2 Inrichting tijdcontroles en meldingstijdstip

1. De *tijdcontroles* (TC's) zijn aangegeven op de routekaarten in het routeboek. Een TC wordt langs de route aangegeven door een wit bord met een **rode klok**, voorafgegaan door eenzelfde bord met een **gele klok**, dat ongeveer 25 meter voor de TC is geplaatst. Zie de voorbeelden in hoofdstuk 6 op bladzijde 19.
2. Het meldingstijdstip is het moment dat de auto het bord met de gele klok passeert. Het registreren van de meldingstijd kan alleen gebeuren als beide leden van de equipe zich met hun auto tussen het bord met de gele en het bord met de rode klok bevinden. Zodra u het bord met de gele klok gepasseerd bent, dient u uw auto, op beheerste wijze, zoveel mogelijk aan te sluiten in de richting van het bord met de rode klok. Vervolgens overhandigt een van de leden van de equipe de controlekaart aan de official. De official vermeldt op de controlekaart de zogenoemde *werkelijke passeertijd* (WPT), de tijd waarop de equipe het bord met de gele klok is gepasseerd.

2.6.3 Controlekaart

Op de controlekaart van de equipe, die bij de start wordt uitgereikt, staan voor elke TC de ideale passeertijden (IPT's) van equipe nummer 0 (Sportklasse) respectievelijk nummer 40 (Tourklasse) genoteerd. Deelnemers dienen zelf hun IPT voor de betreffende TC uit te rekenen door het verschil tussen de starttijd van nummer 0 respectievelijk 40 en hun eigen starttijd op te tellen bij de vermelde IPT bij die TC.

Voorbeeld: Op de controlekaart staat als starttijd voor nummer 40: 13:00 uur. Startnummer 69 start 29 minuten later, dus om 13:29 uur. Bij TC 2 staat als IPT voor startnummer 40 vermeld: 15:45 uur. De IPT voor startnummer 69 bij TC 2 is dan 15:45 uur + 29 minuten = 16:14 uur.

2.6.4 Start

U dient zich op uw IPT-starttijd bij de starttafel te melden. Indien u zich later meldt dan uw starttijd, ontvangt u 10 strafpunten per minuut tijdachterstand. Te vroeg starten is niet mogelijk en indien u zich meer dan 30 minuten na uw starttijd meldt, kunt u niet meer van start gaan.

2.6.5 Tijdachterstand

1. Een eventueel opgelopen tijdachterstand kan niet ongestraft worden ingelopen bij een volgende TC. Als men bijvoorbeeld bij TC 2 vijf minuten te laat is (en dus tijdstrafpunten oploopt), dan kan men bij TC 3 alleen vermeerdering van het aantal tijdstrafpunten voorkomen door zich ook daar vijf minuten na de IPT te melden. Feitelijk schuift de ideale meldingstijd voor de volgende TC dus op met de opgelopen tijdachterstand.
2. Een *vergroting* van de tijdachterstand bij een TC wordt met 10 strafpunten per minuut bestraft. Als men bijv. bij TC 2 vijf minuten te laat is, dan wordt dat bestraft met $5 \times 10 = 50$ strafpunten. Is men vervolgens bij TC 3 zeven minuten te laat, dan ontvangt men daarvoor $(7-5) \times 10 = 20$ strafpunten. Men dient zich nu zeven minuten na de IPT te melden bij TC4.
3. Met andere woorden: u mag (moet) zich bij de eerstvolgende TC straffeloos evenveel minuten te laat ten opzichte van uw IPT melden als bij de vorige TC; alleen de **extra** tijdsoverschrijding wordt bestraft.
4. Als u zich meer dan 30 minuten te laat bij een TC meldt, dan is de TC gemist en gelden andere regels. Zie artikel 2.6.7.

2.6.6 Tijd inlopen en te vroeg melden

1. Een *verkleining* van de tijdachterstand bij een TC wordt met 20 strafpunten per minuut (met een maximum van 300 strafpunten) bestraft. Als men bijvoorbeeld bij TC 2 vijf minuten te laat is, dan

wordt dat bestraft met $5 \times 10 = 50$ strafpunten. Is men vervolgens bij TC 3 nog maar één minuut te laat, dan ontvangt men daarvoor $(5-1) \times 20 = 80$ strafpunten. Men dient zich nu één minuut na de IPT te melden bij TC 4.

2. Met andere woorden: tijd inlopen wordt bestraft met 20 strafpunten per ingehaalde minuut.
3. Indien men zich - bij vergissing - vroeger dan de IPT meldt bij een TC, dan ontvangt u daarvoor strafpunten zoals hierboven beschreven. Bij de volgende TC dient men zich dan niet opnieuw vroeger dan de IPT, maar op de IPT te melden.
4. Indien u te vroeg bij een TC aankomt, adviseren we u op een veilige plaats ruim vóór de TC te wachten tot uw streeftijd is aangebroken en dan pas de TC-zone in te rijden.

2.6.7 TC gemist

1. Wanneer u een TC niet aandoet of als u zich meer dan 30 minuten ná of 15 minuten vóór uw IPT bij een TC meldt, dan heeft u die TC *gemist*. Het 'missen' van een TC wordt met 300 strafpunten bestraft. Voor het berekenen van de streeftijd bij de volgende TC is de tijdachterstand bij de laatste niet gemiste TC het uitgangspunt.
2. Indien u een TC gemist heeft omdat u meer dan 30 minuten te laat was, adviseren we u om de route 'af te snijden' zodat u de volgende TC weer op of dichterbij de buurt van uw streeftijd kunt aandoen.

2.6.8 TC IN en Finish

1. Het is toegestaan een TC IN, vaak de TC voor de lunchpauze of de finish, te vroeg aan te doen. Wel moet de equipe dan de door hem gewenste streeftijd op de controlekaart laten noteren.
2. Voorbeeld: u was bij TC 4 vijf minuten te laat en arriveert daarna bij TC 5 IN twee minuten na uw IPT (dus drie minuten vóór uw streeftijd). U hoeft dan geen drie minuten te wachten, maar kunt zich direct bij de TC melden met de vraag de streeftijd op de controlekaart te laten noteren. De officials honoreren de vraag een afwijkende tijd te noteren - uiteraard - alleen als die tijd in de toekomst ligt.
3. Alle TC's zijn open van 15 minuten voor de IPT van de eerste equipe tot 30 minuten na de IPT van de laatste equipe.
4. Wanneer een equipe zich meer dan **30** minuten later dan zijn IPT bij de finishcontrole meldt, wordt de equipe niet opgenomen in het klassement.

Bijzonder Reglement KLIP II: “Een Tulpje”

Rekenvoorbeeld 1:

	Start	TC2	TC3	TC4	Finish	Totaal
IPT:	10:05	11:16	13:16	14:16	16:16	
WPT:	10:05	11:18	13:21	14:44	17:00	
Afwijking:	0	+2	+5	+28	+44	
Strafpunten:	0	20 ³	30 ⁴	230 ⁵	N.G. ⁶	DNF⁷

Rekenvoorbeeld 2:

	Start	TC2	TC3	TC4	Finish	Totaal
IPT:	10:05	11:16	13:16	14:16	16:16	
WPT:	10:06	11:14	13:17	14:16	16:16	
Afwijking:	+1	-2	+1	0	0	
Strafpunten:	10 ⁸	60 ⁹	10 ¹⁰	20 ¹¹	0 ¹²	100

Rekenvoorbeeld 3:

	Start	TC2	TC3	TC4	Finish	Totaal
IPT:	10:05	11:16	13:16	14:16	16:16	
WPT:	10:05	11:50	13:30	14:26	16:26	
Afwijking:	0	+34	+14	+10	+10	
Strafpunten:	0	300 ¹³	140 ¹⁴	80 ¹⁵	0 ¹⁶	520

3 Start was op IPT, echter bij TC2 twee minuten later dan de IPT. Tijdstraf is: 2 x 10 = 20 strafpunten.

4 De tijdachterstand is vergroot van 2 naar 5 minuten, een toename met 3 minuten. De tijdstraf is derhalve 3 x 10 = 30 strafpunten

5 De tijdachterstand vergroot van 5 naar 28 minuten. Dit betekent een toename met 23 minuten. De tijdstraf is derhalve 23 x 10 = 230 strafpunten.

6 De finish is 44 minuten na de IPT aangedaan. Dat is meer dan 30 minuten na de IPT, daarom niet geklasseerd (N.G.).

7 DNF = did not finish.

8 De start was 1 minuut na de IPT. De tijdstraf daarvoor is 1 x 10 = 10 strafpunten.

9 Er is tijd ingelopen van +1 naar -2 minuten ten opzichte van de IPT. Dus er zijn 3 minuten ingelopen. Tijdstraf: 3 x 20 = 60 strafpunten. Bij TC2 heeft de equipe zich gemeld vóór haar IPT, dus de streeftijd voor TC3 is de IPT.

10 Te laat. De tijdachterstand is 1 minuut na IPT, dus tijdstraf: 1 x 10 = 10 strafpunten.

11 Van +1 naar IPT, dus 1 minuut ingelopen. Tijdstraf: 1 x 20 = 20 strafpunten. De streeftijd voor de finish blijft de IPT.

12 Gemeld op streeftijd (IPT), dus geen tijdstraf.

13 TC2 gemist, dus 300 strafpunten. Streeftijd bij TC3: IPT, want de laatste niet gemiste TC was de start.

14 14 minuten later dan de IPT, Dus tijdstraf: 14 x 10 = 140 strafpunten.

15 Van 14 minuten na de IPT bij TC2 naar 10 minuten na de IPT bij TC3, dus 4 minuten ingelopen. Tijdstraf: 4 x 20 = 80 strafpunten.

16 +10 is +10 minuten na de IPT gebleven, dus geen tijd ingelopen of verder uitgelopen. Geen tijdstraf.

2.7 Regelmatigheidsproef

1. Als onderdeel van KLIP II is een regelmatigheidsproef opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstands-tijdtabel worden bij de start of bij een TC verstrekt.
2. De regelmatigheidsproef begint bij een zogenoemde zelfstart. Deze is duidelijk in het routeboek aangegeven. In het veld is deze aangegeven met een rood bord met de afbeelding van een vlag. Zie het voorbeeld in hoofdstuk 6 (bladzijde 19). De tijd waarop u moet starten staat duidelijk in het routeboek aangegeven en is in het algemeen x minuten na uw werkelijke passeertijd bij de voorafgaande TC. De zelfstart moet dan in de eerste seconde van de minuut plaatsvinden. Voorbeeld: stel de WPT bij TC5 is 13:07 en de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na de WPT bij TC5, dan is uw zelfstart gepland om exact 13:10:00. De starttijd kan ook worden genoteerd door de bemanning van de voorafgaande TC.
3. U dient op uw starttijd bij de zelfstart te vertrekken. De regelmatigheidsproef loopt van de zelfstart tot het bord einde regelmatigheidsproef (crème bord met drie diagonale strepen, zie het voorbeeld in hoofdstuk 6 op bladzijde 19). Een GTC hoeft niet per definitie het einde van de regelmatigheidsproef te zijn.
4. De equipe moet de regelmatigheidsproef zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afleggen conform de bijbehorende afstands-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.
5. De lengte van de regelmatigheidsproef is minimaal 2 kilometer en maximaal 25 kilometer.
6. Tijdens het rijden van de regelmatigheidsproef controleert de organisatie door één of meer GTC's of de equipe de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. Een GTC is herkenbaar aan een rood bord met de tekst "STOP GTC". Zie het voorbeeld in hoofdstuk 6 (bladzijde 19).
7. Op een bepaald punt vóór een GTC, dat niet nader is aangegeven, wordt de doorgangstijd van de equipe gemeten. Bij de GTC wordt deze tijd op uw controlekaart genoteerd. Omdat het meetpunt vóór de GTC ligt, heeft het geen zin om bij het zien van de GTC langzamer of sneller te gaan rijden; uw tijd is dan al geklokt.
8. Het kan ook voorkomen dat er geen zichtbare GTC langs de te rijden route staat, maar dat officials wel de doorkomsttijd van de deelnemers (op een loglijst) noteren. In zo'n geval kan het dus voorkomen dat u bij het einde van de regelmatigheidsproef komt zonder dat u bij een GTC bent geweest die uw doorkomsttijd op uw controlekaart heeft genoteerd.
9. Per seconde tijdafwijking van de ideale trajecttijd krijgt de equipe 1 strafpunt.
10. De maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een regelmatigheidsproef is 150 seconden, dus maximaal 150 tijdstrafpunten. Let op: er kunnen in dit traject ook routecontroles geplaatst zijn.
11. Het niet langs de GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is wordt bestraft met 150 strafpunten (tijdstraf plus missen GTC).

2.8 Ex aequo

In geval van ex aequo in de Sport- of Tourklasse zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald in de regelmatigheidsproef tot winnaar worden uitgeroepen

Indien dit niet voldoende blijkt, dan geldt het oudste bouwjaar van de auto. Mocht dit ook niet voldoende zijn, dan is de kleinste cilinderinhoud bepalend.

2.9 Neutralisatie van controle(s)

De wedstrijdleiding kan besluiten om controle(s) te neutraliseren. Wanneer om welke reden dan ook één of meer controles geneutraliseerd worden, hetzij vóór doorkomst van de eerste deelnemende auto, hetzij na de doorkomst van een aantal deelnemende auto's, zal de wedstrijdleader als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controle(s) worden geannuleerd;
2. de betreffende controle(s) worden als vervallen verklaard.

Bijzonder Reglement KLIP II: “Een Tulpje”

2.10 Uitslagen

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

Na afloop van de rit ontvangen de deelnemers een uitleg aan de hand waarvan ze zelf kunnen controleren wat zij fout hebben gedaan. Wij adviseren u dan ook om uw controlekaart over te schrijven of een foto ervan te maken alvorens deze in te leveren.

Indien er geen opmerkingen of vragen over de voorlopige uitslag zijn wordt deze na 10 minuten definitief en wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

2.11 Vragen

Bij de finish kunt u een vragenformulier krijgen. Deelnemers kunnen dit formulier gebruiken wanneer zij vragen of opmerkingen hebben over de (ideale) route, (fout)controles, berekening van de strafpunten en het klassement. Zij kunnen dit formulier afgeven aan de official bij de finishcontrole of aan de wedstrijdleder. De organisatie verplicht zich alle formulieren te behandelen en te beantwoorden.

Protest op een verkregen antwoord is niet mogelijk.

3 Strafpunten

3.1 Algemeen

Reden	Aantal strafpunten
Aanwezigheid van (mobiel) navigatiesysteem	Diskwalificatie
Misbruik van mobiele telefoon	Diskwalificatie
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
Overschrijding toegestane maximumsnelheid ¹⁷ met 10 tot 20 km/uur	150
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 20 tot 30 km/uur	300
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 30 tot 50 km/uur	750
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met 50 km/uur of meer	Diskwalificatie
Aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100 ¹⁸

3.2 Tijd

Reden	Aantal strafpunten
Te laat melden bij de start	10 per minuut, maximum is 300
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	20 per minuut, maximum is 300
Te laat aandoen van een tijdcontrole	10 per minuut, maximum is 300
Missen van een tijdcontrole	300
Meer dan 30 minuten te laat finishen	Geen klassering
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een RP	1 per seconde, maximum is 150
Eerder / later finishen dan de normtijd van een behendigheidsproef	1 per seconde, maximum is 150
Missen van een GTC	150

¹⁷ Nota bene: de toegestane maximumsnelheid binnen een Quietzone is 30 km/uur.

¹⁸ Het missen van een combinatie van controles, al dan niet in combinatie met het aandoen van een foutcontrole, kan bestraft worden als één fout met 100 strafpunten.

4 Kaartleesinstructies¹⁹

4.1 Algemeen

1. Er mag alleen gebruik worden gemaakt van op de verstrekte kaartfragmenten voorkomende wegen (zie legenda routeboek).
2. Voor alle kaartfragmenten geldt dat uitsluitend wegen mogen worden bereden, die voorzien zijn van 2 bermlijnen (waarvan 1 lijn al dan niet onderbroken). Van tunnels (zie legenda) mag gewoon gebruik gemaakt worden.
3. Wegen mogen meerdere malen in de route worden opgenomen. Echter, als een weg eenmaal in de route opgenomen is, dan mag die weg in hetzelfde traject niet in tegengestelde richting in de route worden opgenomen, tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven.
4. Samenkomsten van wegen mogen meerdere keren in de route worden opgenomen, ongeacht de richting.
5. Binnen een op het kaartfragment aangegeven cirkel mag van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt, om de voorgenomen route zoveel mogelijk te kunnen volgen. Binnen deze cirkels zijn GEEN routecontroles opgesteld.
6. Doorgaande bermlijnen onderbreken een wegaansluiting NIET. Bij kaarten met schaal 1:100.000 zijn ongelijkvloerse kruisingen vaak niet herkenbaar aan een viaductteken, maar aan doorlopende bermlijnen van de bovenste weg. In dergelijke gevallen worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben. Dus ook bij de routeconstructie niet afslaan op deze kruisingen.
7. Indien een kaartweg overgaat in een nieuwe, niet op de kaart voorkomende weg, dan mag van de nieuwe weg gebruik worden gemaakt, als de oude kaartweg niet meer te berijden of te bereiken is of niet meer aanwezig is.
8. Rotondes mogen altijd worden gebruikt, ongeacht of ze als zodanig op de kaart staan of niet.
9. Weggedeelten voorzien van een blokkeringskruis mogen niet in de route worden opgenomen.
10. Keren op de route is niet toegestaan, tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven.
11. Kaarttekens, toeristische kaarttekens van kerken, kastelen etc. (gekleurde blokjes) en teksten onderbreken een weg niet, maar door de organisatie aangebrachte (reclame)stickers, vakken voor het noteren van routecontroles, tekstvakken, rondjes met punt/pijlnummers, tankstationaanduidingen, vlagsymbolen (bij een TC), ongenummerde pijlen (bijvoorbeeld langs de ingetekende lijn), etc. onderbreken de weg wel.
12. Indien een weg niet kan of mag worden ingereden, dan dient men via op het kaartfragment voorkomende wegen een zo kort mogelijke omweg te maken, zodanig dat zo min mogelijk van de voorgenomen route (in de voorgenomen richting) wordt gemist. De algemene en trajectbepalingen blijven hierbij van kracht.
13. Indien de omweg ook niet kan of mag worden gereden, dan vervalt deze en dient men volgens bovenstaand principe een nieuwe omweg te maken.
14. Het verkeersbord "doodlopende weg" sluit een weg niet af. Deze weg mag in de route worden opgenomen.
15. Wegen voorzien van een bord aanduidende "bestemmingsverkeer" mogen niet bereden worden.

4.2 Pijlen en Punten

1. In het routeboek zijn kaartfragmenten opgenomen, waarop een aantal genummerde pijlen en/of punten is aangebracht.

¹⁹ Dit hoofdstuk is letterlijk overgenomen uit het reglement Tulpenrallye

Bijzonder Reglement KLIP II: “Een Tulpje”

2. De pijlen en punten dienen in nummervolgorde via op de kaart staande wegen in de route te worden opgenomen.
3. Op weg naar een pijl, punt of TC, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
4. Pijlen en punten mogen alleen in de route worden opgenomen op het moment dat ze reglementair aan de beurt zijn. In alle andere gevallen blokkeren ze de eronder liggende weg(en).
5. Het is niet toegestaan om pijlen te raken of te kruisen.
6. De pijlen dienen in hun geheel en in de aangegeven richting in de route te worden opgenomen en mogen niet zijwaarts opgereden of verlaten worden.
7. Een pijl wordt aangegeven door een lijnstuk met een pijlteken, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk staat. De pijl wordt echter geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
8. Onder elke pijl en punt wordt geacht een weg te liggen. Als een punt naast de weg ligt, dan bestaat ter plaatse de mogelijkheid om de route 'onder het punt' te rijden.

Voorbeeld:



Toelichting

Start naar pijl 1: Kortste route naar pijl 1.
Zie zwarte route.

Pijl 1 naar pijl 2: Kortste route. Zie blauwe route.

Pijl 2: Punt van pijl 2 helemaal afrijden

Pijl 2 naar punt 3: Kortste route, maar eerder gereden route niet tegengesteld. Dus lus bij Aard linksom. Zie rode route.

Punt 3 naar punt 4: Kortste route, blauwe route.

Punt 4 naar pijl 5: Kortste route.

Pijl 5 naar pijl 6: Kortste route, maar niet nogmaals over punt 4.
Zie rode route.

Pijl 6 naar pijl 7: Kortste route. Zie zwarte route

Wij wensen u een plezierige rit toe.

Bijzonder Reglement KLIP II: “Een Tulpje”

5 Legenda gebruikt kaartmateriaal

Infrastructuur	Autosnelweg	Weg met eenrichtingsverkeer	Tol, hek of afsluiting, helling
	Autosnelweg in aanleg	Onverharde weg	Spoorlijn met station
	Hoofdweg met gescheiden rijbanen	Dijk	Metro (bovengronds) of sneltram met halte
	Hoofdweg zonder gescheiden rijbanen	Fietspad	Goederenspoorlijn
	Hoofdweg in aanleg	Brug/viaduct, tunnel	Parkeerplaats langs hoofdverkeersnet
	Regionale weg met gescheiden rijbanen	Sluis, sluw	Toeristische parkeerplaats
	Regionale weg zonder gescheiden rijbanen	Afritnaam en -nummer	Tankstation langs hoofdverkeersnet
	Regionale weg in aanleg	Nummer autosnelweg	Autoveer
	Lokale verbindingsweg	Nummer europaroute	Ferry
	Lokale weg	Nummer hoofdweg/regionale weg	Provinciegrens
	Weg verboden voor gemotoriseerd verkeer	Nummer stadsroute	Rijksgrens
	Verboden voor fietsers	Afstand in km	
Cultuur	Kerk, toeristische waarde	Kasteel, te bezichtigen	Windmolen
	Synagoge, toeristische waarde	Kasteel, niet te bezichtigen	Waterradmolen
	Moskee, toeristische waarde	Fort	Vuurtoren
	Klooster/abdij, te bezichtigen	Industrieel erfgoed	Monument
	Klooster/abdij, niet te bezichtigen	Klokkenstoel	Paleis
	Ruïne	Toeristische spoorlijn met station	Bijzonder landgoed
Natuur	Bollenveld	Beginpunt wandelroute(s)	Bijzondere tuin
	Uitzicht(punt)	Bezoekerscentrum	Sterrenwacht
	Nationaal park		Hunebed
Actief	Attractiepark	Rondvaart	Golfterrein
	Dierentuin	Bootverhuur	Zwemgelegenheid
Verblijf	Bungalowpark	Camping	Stayokay herberg
			Horeca buiten de bebouwde kom
Orientatie	Ziekenhuis	Zweefvliegveld	Gemaal
	Windturbine	Jachthaven	Radiotelescoop
	Watertoren	Radartoren	Pompstation
	Luchthaven	Energiecentrale	Brandtoren
	Sportvliegveld	Kerncentrale	Kerk met toren(s)
	Vliegbasis	TV-/Radiozendmast	Begraafplaats
Hulp	ANWB-winkel	Toeristisch informatiepunt	ANWB-wegenwachtstation
Landgebruik	Woonbebouwing, idem in aanleg	Heidegebied	Bouwland
	Industrie/ bedrijventerrein, idem in aanleg	Duin/zand	Boomgaard
	Kassengebied	Drassig terrein	Luchthaventerrein met landingsbaan
	Bos/park	Weiland	Overig gebied
			Meer of plas, idem in aanleg
			Grote hoofdwateren
			Smallere water-verbindingen
			Zee, idem droogvallend

6 Voorbeelden van het controlemateriaal



Passeercontrole



Zelfstempelaar



Begin quiet-zone



Einde quiet-zone



Verboden
in te rijden



Op de betreffende
samenkomst van wegen
rechtdoor rijden



Dwangpijl



Oorspronkelijke route
oppakken



Start
regelmatisheidsproef



Einde
regelmatisheidsproef



Stop,
geheime tijdcontrole



Stop,
bemande controle



Bemande tijdcontrole,
bij passeren wordt tijd geklokt



Stop,
registratie passeertijd



Bemande tijdcontrole, opstelling

7 Calamiteitenprocedure

7.1 Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een **calamiteit** wanneer:

- de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
- 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.

7.2 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, telefoon:

- 0654 757 378 (Jacques Limpens)
- 0622 929 902 (Aad Lourens)

7.3 Opsomming activiteiten

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

Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).

- Is **1-1-2** al gebeld? Als “elke seconde telt”, bel dan direct **1-1-2**. 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.²⁰
- Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam, zoals hierboven vermeld.
- Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
- Beschrijf wat er is gebeurd:
 - x Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en / of overige weggebruikers gewond zijn);
 - x Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 - x Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke);
 - x Wanneer.
- Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
- Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
- Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
- Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrekt **nooit** informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).

²⁰ 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.

Bijzonder Reglement KLIP II: “Een Tulpje”

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

7.4 Veiligheidsregels:

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

8 Verklaring voor acceptatie en afstand van verhaal

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 standaard reglement, het bijzonder 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 DHRC 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 DHRC, 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 het motorrijtuig 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 het motorrijtuig in Nederland is geregistreerd dient deze, indien van toepassing, over een geldige apk-keuring te beschikken, of een daarmee gelijk te stellen keuring als het motorrijtuig in het buitenland is geregistreerd en voorts dat degene die het Deelnemend voertuig 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 standaard reglement en het bijzonder 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 verzeke-
raar van het deelnemende voertuig aan het besturen van het voertuig stelt.

Startnummer		Sportklasse Tourklasse
	Naam in blokletters	Handtekening
Bestuurder		
Navigator		

9 Organisatieverklaring van de NHRF



2015

correspondentieadres:
Secretariaat NHRF
Kolklaan 4
3953 BM Maarsbergen

E-mail: info@nhrf.nl
Tel: 06 299 44 500
www.nhrf.nl

De NHRF is opgericht
op 13 december 2013

KvK Midden Nederland
nummer: 59434465
RSIN: 853482718

ORGANISATIEVERKLARING

Hierbij verklaart de NHRF, de Nederlandse Historische Rally Federatie, dat de hieronder vermelde rechtspersoon is aangesloten als lid bij de NHRF en dat deze organisatie bij toetreding tot de NHRF heeft verklaard de reglementen(*) en voorwaarden van de federatie te respecteren.

Het bestuur van de NHRF zal er nauwlettend op toe zien dat deze organisatie de reglementen en voorwaarden van de NHRF volledig respecteert en in geval van niet-naleving de organisatie hier met adequate maatregelen op aan zal spreken.

ORGANISATOR Lidnummer: NHRF-1302 KvK nummer: 09106813

Dutch Historic Rally Club

EVENEMENT

KLIP-II

18 april 2015



Maarsbergen, 26 november 2014

F.H.J. Diepeveen
secretaris NHRF

(*) Het Standaard Reglement is te lezen en te downloaden van onze website.

De Nederlandse Historische Rally Federatie, kortweg NHRF, stelt zich ten doel om de beoefening van de kaartleessport met historische voertuigen in de ruimste zin des woords te bevorderen en zal daartoe die initiatieven nemen en onderhouden die de belangen behartigen van organisatoren en deelnemers. Ook zal de NHRF contacten onderhouden met zowel lokale als nationale en internationale overheden.

De NHRF ontplooit onder andere de volgende activiteiten:

- ◆ Het opstellen en onderhouden van een Standaard Reglement (SR); dit reglement omvat alle relevante informatie voor organisatoren en voor deelnemers, en is tevens een bron voor toetsing door overheden aan de geldende wettelijke bepalingen;
- ◆ Controle op de organisatie van en deelname aan evenementen van organisatoren die lid zijn van de NHRF;
- ◆ Het jaarlijks samenstellen van de nationale kalender van evenementen van aangesloten leden;
- ◆ Bieden van een goede collectieve verzekeringsdekking voor de organisatoren van Evenementen.

De NHRF beoogt met haar activiteiten een betrouwbare partner te zijn voor alle bij de organisatie en uitvoering van de bij evenementen met historische voertuigen betrokken partijen. De NHRF beoogt daarbij tevens een richtinggevende rol te vervullen bij lopende en toekomstige discussies over veiligheid en milieubewustzijn.