

Algemeen Reglement



DHRC-evenementen 2012

Versie: 9 januari 2012

Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	4
2 Algemene zaken.....	4
2.1 Inschrijving.....	4
2.2 Terugbetaling inschrijfgeld.....	4
2.3 Toe te laten auto's.....	5
2.4 Gebruikte reglementen.....	5
2.5 Uitrusting van de auto en de deelnemende equipe.....	5
2.6 Verkeersovertredingen.....	6
2.7 Hinderlijk of onsportief gedrag.....	6
2.8 Verkennen van de route.....	6
2.9 Service – assistentie.....	6
3 Wedstrijdbescheiden – verzekeringen.....	7
3.1 Vrijwaringsclausule.....	7
3.2 WAM – assurantieverklaring.....	7
3.3 Secundaire WAM.....	7
4 Calamiteiten.....	8
5 Verloop van het evenement.....	9
5.1 Quiet-zones.....	9
5.2 Dwangpijlen.....	9
5.3 Routeboek en controlekaart.....	9
5.4 Routecontroles (RC's) en herstelopdrachten.....	10
5.5 Tijdcontroles en tijdstraf.....	11
5.6 Regelmatigheidsproeven.....	14
5.7 Behendigheidsproeven.....	14
5.8 Ex aequo.....	15
5.9 Uitslagen.....	15
5.10 Vragen en protesten.....	15
5.11 Schades.....	15
6 Strafpunten.....	16
6.1 Algemeen.....	16

6.2Tijd.....	16
7Kaartleesinstructies.....	17
7.1Algemeen.....	17
7.2Omrij-instructies.....	18
7.3Legenda stafkaart 1:50.000.....	19
8Voorbeelden van het controlemateriaal.....	20
9Vrijwaringsclausule.....	21

1 Inleiding

De DHRC organiseert vier keer per jaar een eendaagse kaartleesrit, speciaal bedoeld voor het oefenen van minder ervaren equipes, de zogenoemde KLIP's (Kaartlezen in de praktijk). Daarnaast organiseert de DHRC aan het eind van het kalenderjaar een één- of tweedaagse rally ter afsluiting van het rallyseizoen, de "Rallyhappening". Al deze evenementen worden georganiseerd conform dit reglement. Wanneer u deelneemt aan een van deze evenementen dient u dit reglement goed te bestuderen.

Daarnaast kent elk evenement nog een specifiek "Bijzonder Reglement". Daarin staan de details over het betreffende evenement, zoals start- en finishlocatie, lengte en duur van de verschillende trajecten, de gebruikte kaartleessystemen en de bepalingen van die kaartleessystemen. Het bijzonder reglement wordt ongeveer een maand vóór het betreffende evenement gepubliceerd op de DHRC-website.

Zowel het Algemeen Reglement als het Bijzonder Reglement wordt niet uitgereikt aan de deelnemers. Zij dienen deze reglementen zelf van de DHRC-website te downloaden, af te drukken en mee te nemen naar het evenement.

In het verleden baseerde de DHRC haar evenementen op het Nationaal Reglement voor Regelmatigheidsritten (NRR), versie 3.0 (2009 – 2010) van de FEHAC en KNAF. Dit reglement is echter deels verouderd en wordt niet meer bijgehouden. De KNAF heeft bovendien sinds 2011 haar eigen reglement. De DHRC heeft daarom besloten om met ingang van 2012 haar evenementen niet meer de baseren op dit NRR. De relevante zaken uit het NRR zijn in dit Algemeen Reglement overgenomen.

2 Algemene zaken

2.1 Inschrijving

Voor alle DHRC-evenementen kan op de DHRC-site worden ingeschreven in de Sport- en Tourklasse.

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.

De hoogte van het inschrijfgeld staat vermeld op de DHRC-website. Het volledige inschrijfgeld dient voor de start te zijn voldaan op bankrekeningnummer 52.96.97.505 van de Dutch Historic Rally Club, onder vermelding van de beide namen van de equipe.

Een startplek wordt gereserveerd na inschrijving via de DHRC-website en betaling van het inschrijfgeld.

De DHRC kan een inschrijving, eventueel zonder opgaaf van reden, weigeren. Het eventueel overgemaakte inschrijfgeld wordt dan in zijn geheel gerestitueerd.

2.2 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 equipe twee andere, nieuwe, deelnemers in zijn plaats opgeven.

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

2.3 Toe te laten auto's

Alleen nette auto's, dit ter beoordeling aan de wedstrijdleiding, worden toegelaten tot het evenement. Auto's die duidelijk in restauratie zijn, worden niet toegelaten. Opvallende beplakking of beschildering (bijvoorbeeld haaiantanden, oude wedstrijdnummers, teksten en dergelijke) en/of een krijgshaftig uiterlijk van de auto zijn niet toegestaan, op straffe van niet starten.

De toe te laten auto's dienen voor 1 januari 1979 te zijn gebouwd. Het is niet noodzakelijk dat de auto is voorzien van een FIVA-identitycard.

De aan het evenement deelnemende auto's dienen te voldoen aan de wettelijke eisen die in het land van registratie aan motorvoertuigen worden gesteld.

2.4 Gebruikte reglementen

DHRC-evenementen worden verreden volgens de richtlijnen van

- Dit "Algemeen Reglement DHRC-evenementen 2012";
- Het Bijzonder Reglement van het betreffende evenement;
- Eventuele bulletins.

2.5 Uitrusting van de auto en de deelnemende equipe

- Deelnemende auto's mogen nooit over een overdadig geluidsniveau beschikken. De organisatie kan het geluidsniveau gedurende het hele evenement op het gehoor controleren. Bij overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

Tijdelijke voorzieningen om het geluidsniveau te verlagen, noodreparaties tijdens het evenement uitgezonderd, zijn op straffe van een startverbod respectievelijk uitsluiting verboden.

- In elke auto moet een vloeiستofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn. Dit grondzeil of deze lekbak dient op instructie van de wedstrijdleiding onder de auto gelegd te worden wanneer de auto langer dan 30 minuten stilstaat, of bij schade en/of lekkage.
- Het gebruik of de aanwezigheid van een (mobiel) navigatiesysteem is niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Indien een navigatiesysteem is gebruikt om naar de start van het evenement te komen dient dit tijdens het evenement opgeborgen te worden in de kofferbak van de auto.
- Het gebruik van mobiele telefoons is tijdens het verrijden van het evenement niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Gedurende het verrijden van het evenement mag de mobiele telefoon uitsluitend gebruikt worden om de wedstrijdleiding een ongeval, pech of de opgave van de deelnemer te melden.
- Zowel mechanische als elektronische afstandsmeters, al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten, zijn toegestaan.
- Digitale stopwatches, radiografisch gestuurde uurwerken en elektronische kompassen (mits niet GPS-gestuurd) zijn toegestaan.

- Maximaal mogen zes lampen aan de voorzijde van de auto aanwezig zijn. (Imitatie)gasontladinglampen of LED-verlichting zijn niet toegestaan.
- Indien de organisatie rallyschilden verstrekt dient een rallyschild aan zowel de voor- als achterkant van de auto aangebracht te worden, waarbij het kenteken van de auto volledig zichtbaar blijft.
- De namen van de bestuurder en navigator (maximale letterhoogte is 3 cm) en de desbetreffende landsvlag(gen) mogen op beide zijkanten van de auto aangebracht worden. Bloedgroepen mogen niet aangegeven zijn.
- Reclame van een deelnemer en/of derde, aangebracht op de auto, is in beperkte mate toegestaan, mits de auto blijft voldoen aan de voorwaarden, genoemd in paragraaf 2.3.

2.6 Verkeersovertredingen

Tijdens het evenement dient de equipe zich te houden aan het gestelde in de wegverkeerswet. Het zich niet houden aan de verkeersregels en/of het overschrijden van de toegestane maximumsnelheid met meer dan 10 km/uur wordt bestraft. Zie paragraaf 6.1.

2.7 Hinderlijk of onsportief gedrag

Het is equipes verboden opzettelijk de doorgang van deelnemende auto's te blokkeren (bijvoorbeeld bij controleposten) of hen het inhalen te beletten. Onsportief gedrag of het niet opvolgen van instructies en/of aanwijzingen van officials wordt bestraft, zie paragraaf 6.1.

2.8 Verkennen van de route

Het in welke vorm dan ook verkennen van de route door een equipe of het gebruiken van via derden verkregen informatie over de route is niet toegestaan, op straffe van niet tot de start van het evenement te worden toegelaten of te worden uitgesloten van verdere deelname aan het evenement.

2.9 Service – assistentie

Het is equipes niet toegestaan om zelf enige vorm van technische service (bijvoorbeeld volgauto's) te organiseren, op straffe van niet tot de start te worden toegelaten of van uitsluiting van verdere deelname aan het evenement.

Bij meerdaagse rally's is het equipes toegestaan om na de finish van een etappe reparaties aan de auto uit te (laten) voeren door en/of bij een gespecialiseerd bedrijf.

3 Wedstrijdbescheiden – verzekeringen

Voor de start van het evenement dient u zich bij de documentencontrole te melden en daar de getekende vrijwaringsclausule in te leveren. Al vooraf heeft het wedstrijdsecretariaat gecontroleerd of het benodigde inschrijfgeld is voldaan en of de assurantieverklaring binnen is (zie hieronder).

3.1 Vrijwaringsclausule

Zowel de bestuurder als de navigator dienen vóór de aanvang van het evenement de verklaring zoals opgenomen in hoofdstuk 9 van dit reglement (bladzijde 21) in te vullen, te ondertekenen en in te leveren bij de documentencontrole. Zij kunnen daartoe een kopie maken van deze bladzijde en deze ingevuld meenemen naar het evenement.

3.2 WAM – assurantieverklaring

Het is een wettelijke verplichting dat deelnemers in het bezit moeten zijn van een geldige Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (WAM) voor hun auto tijdens het evenement. Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer om een dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

De DHRC sluit per auto een secundaire WAM af (zie hieronder). De verzekeraar waar de DHRC die secundaire WAM afsluit eist dat de DHRC zogenoemde assurantieverklaringen van de deelnemende auto's kan overleggen. U dient daartoe van tevoren een scan, digitale foto of kopie van de (geldige) assurantieverklaring van de auto op te sturen naar contact@dhrc.nl of naar:

Wedstrijdsecretariaat DHRC
Ten name van mevrouw Joan van de Lustgraaf
Kolklaan 4
3953 BM Maarsbergen

De geldigheidsduur dient tot en met de datum van het evenement te zijn. Een eenmaal ontvangen assurantieverklaring wordt bewaard tot de vervaldatum, zodat u tot die datum geen assurantieverklaring meer in hoeft te sturen bij deelname aan een volgend DHRC-evenement.

Geen geldige assurantieverklaring = niet starten.

Een groene kaart is géén assurantieverklaring! Een assurantieverklaring is een officieel document waarin uw assuradeur verklaart dat uw auto ook tijdens een regelmatigheidsrit verzekerd is. Informatie over de assurantieverklaring kunt u vinden op www.assurantieverklaring.nl.

Buitenlandse deelnemers, die geen geldige assurantieverklaring kunnen overleggen, dienen dit bij de inschrijving kenbaar te maken. Als er in het land van herkomst geen mogelijkheid bestaat een geldige assurantieverklaring voor de WAM te laten ondertekenen is de deelnemer verplicht deze verzekering, tegen betaling, alsnog af te sluiten via bemiddeling van de DHRC.

3.3 Secundaire WAM

Het inschrijfgeld omvat de premie voor de secundaire verzekering die de DHRC heeft afgesloten ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de deelnemers (boven de WAM-dekking). De dekking van deze secundaire polis gaat in op het moment dat de equipe van start gaat en eindigt op het moment dat de equipe gefinisht is. De dekking eindigt in ieder geval op het moment dat de equipe wordt uitgesloten tot verdere deelname aan het evenement of in geval van opgave van de equipe.

Het verzekerde bedrag voor deze secundaire verzekering is minimaal € 2.500.000,- per gebeurtenis.
Uitdrukkelijk niet gedekt zijn casco'schaden aan de eigen auto.

4 Calamiteiten

Wanneer een equipe betrokken is bij een ongeval, waarbij men vermoedt dat er sprake is van meer dan alleen blikschade, is de eerstvolgende arriverende equipe verplicht om te stoppen en te vragen of de leden van die volgende equipe bijstand moeten verlenen. Hij of zij neemt dan eventueel daar de leiding.

Verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is!

Als 'elke seconde telt' belt men eerst het telefoonnummer van de hulpdiensten 112. Hierna meldt de deelnemer het ongeval direct bij de wedstrijdleiding.

De eerst arriverende deelnemer dient de volgende informatie door te geven:

- is 112 al gewaarschuwd?
- de namen van de betreffende equipe;
- of en hoeveel deelnemers en/of overige weggebruikers gewond zijn;
- of een persoon bekneld is in of buiten de auto;
- de plaats van het ongeval, bijvoorbeeld straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke;
- elke andere belangrijke informatie, bijvoorbeeld brandende auto, auto te water, enzovoorts.

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.

5 Verloop van het evenement

5.1 Quiet-zones

- Een quiet-zone is een gebied of een weggedeelte waarbinnen u niet harder dan 30 km/uur mag rijden, om overlast voor omwonenden te voorkomen. Quiet-zones zijn herkenbaar aan een geel bord met een zwarte Q aan de rechterzijde van de weg. Het einde van een quiet-zone wordt aangegeven via zo'n zelfde bord met daardoorheen een diagonale streep. U dient hier dus geen Q op uw controlekaart te schrijven. Zie de voorbeelden in hoofdstuk 8 (bladzijde 20).
- Quiet-zones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven.

5.2 Dwangpijlen

- Bij onverwachte wegafsluitingen en dergelijke zal gebruik worden gemaakt van DHRC-dwangpijlen, om equipes weer naar de juiste route te leiden. Dit zal worden gedaan middels enkelvoudige pijlen die dienen te worden gevolgd.

Tijdens omleidingen staan er geen routecontroles.

Een omleiding wordt afgesloten met een dubbele dwangpijl. Hierbij kan een opdracht geplaatst zijn, die moet worden opgevolgd.

De dubbele pijlen worden geplaatst daar waar de geplande route weer is bereikt.

Dubbele pijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt. Ze zijn dan niet voorafgegaan door enkele pijlen.

- Indien aan het begin van een weg een pijl met de punt naar *beneden* is geplaatst, dan heeft deze pijl dezelfde betekenis als een verkeersbord 'verboden in te rijden'.
- Indien de organisatie vóór een samenkomst van wegen een pijl met een punt naar *boven* heeft geplaatst, betekent dit dat u op de betreffende samenkomst rechtdoor dient te rijden. Pijlen met de punt naar boven kunnen onderdeel zijn van een omleiding zoals bedoeld bij het eerste aandachtspunt van dit artikel. Een pijl met de punt naar boven kan ook aangeven dat een weg, die afgesloten is voor het overige verkeer, toch ingereeden moet worden en dat de DHRC hiervoor toestemming van de wegbeheerder heeft gekregen.

Voorbeelden van de diverse pijlen vindt u in hoofdstuk 8 (bladzijde 20).

5.3 Routeboek en controlekaart

- 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. Op de controlekaart staat een tijdschema en moet u de letters invullen die u onderweg tegenkomt.
- 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.
- 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.

5.4 Routecontroles (RC's) en herstelopdrachten

- Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles. Een routecontrole (RC) kan zijn:
 - x een oranje bord met daarop een zwarte letter (passeercontrole);
 - x een oranje bord met afbeelding van een stempel en een stempel met stempelkussen (zelfstempelaar).
- Voorbeelden van de controleborden vindt u in hoofdstuk 8 (bladzijde 20).
- De equipe dient de betreffende letter van de RC enkellijinig en met balpen in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Bij een zelfstempelcontrole 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! Zorg ervoor dat u een reservestempelkussen in uw auto hebt.
- 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.
- Er kunnen buiten de juiste route foutcontroles staan.
- Bij een RC kan ook nog 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	Voorrangsweg rechts (VL = Voorrangsweg links)
	NVO	Niet verder omrijden / niet verder herconstrueren
	DMIL	Niet verder omrijden, doorgaan met ingetekende lijn
	DMG	Niet verder omrijden, doorgaan met grensbenadering

15 Niet verder omrijden, doorgaan met opdracht 15¹, of via de kortste route rijden naar pijl/punt 15.

- Een routecontrole kan ook bemand zijn. Deze is te herkennen aan een rood bord met daarop de tekst "STOP CONTROLE". Zie het voorbeeld in hoofdstuk 8 (bladzijde 20). U dient bij een bemande controle op behoorlijke 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 staat dit gelijk met het missen van de betreffende controle c.q. het aandoen van een foutcontrole en wordt als zodanig bestraft. Dit geldt ook voor het vanuit de verkeerde richting binnenrijden van een tijdcontrole.

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

5.5 Tijdcontroles en tijdstraf

5.5.1 Inrichting tijdcontroles en meldingstijdstip

- 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 8 op bladzijde 20.
- 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 behoorlijke 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.

5.5.2 Controlekaart

- Op de controlekaart van de equipe, die bij de start wordt uitgereikt, staan voor elke TC de persoonlijke, *ideale passeertijden (IPT's)* van de equipe genoteerd.
- Een equipe dient zijn controlekaart op zijn IPT bij de desbetreffende TC aan te bieden. Zie voor de procedure het eerste lid van dit artikel. Op de controlekaart noteert de official dan de werkelijke passeertijd in hele minuten. Delen van minuten worden daarbij naar beneden afgerond; dus 12 uur 59 minuten 43 sec wordt genoteerd als 12 uur 59 min.

5.5.3 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.

5.5.4 Tijdsachterstand

- Het is niet toegestaan een eventueel opgelopen tijdachterstand ten opzichte van uw IPT bij een volgende TC in te lopen. Dat wil zeggen dat de *streeftijd* waarop u zich bij de eerstvolgende TC moet melden, gelijk is aan uw IPT bij die TC *plus* de vertraging ten opzichte van uw IPT bij de vorige TC. Voorbeeld: als u TC3 5 minuten na uw IPT aandoet, dient u TC4 ook minimaal 5 minuten na uw IPT aan te doen. Uitzondering: als u zich meer dan 30 minuten na uw IPT bij de TC gemeld heeft, dan heeft u de TC 'gemist' en gelden er andere regels (zie verderop).
- Elke *vergroting* van de tijdachterstand wordt met 10 strafpunten per minuut bestraft met een maximum van 300 strafpunten per TC. 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 (tijdstrafpunten voor opnieuw te laat arriveren cumuleren niet), alleen de *extra* tijdsoverschrijding wordt bestraft.
- Dit geldt niet als u de TC 'gemist' heeft. Zie verderop.

5.5.5 Tijd inlopen en te vroeg melden

- Elke *verkleining* van de tijdachterstand ten opzichte van uw streeftijd – dus als u tijd inloopt – wordt bestraft met 30 strafpunten per minuut met een maximum van 300 strafpunten per TC. Indien er tijd wordt ingelopen – wat dus reglementair niet is toegestaan – dan dient deze nieuwe, te vroege werkelijke passeertijd als basis voor de berekening van de streeftijd bij de volgende TC.

Uitzondering: wanneer u zich vroeger dan uw IPT bij een TC heeft gemeld, dan dient u zich bij de volgende TC weer op uw IPT te melden.

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.

5.5.6 TC gemist

- Wanneer u zich meer dan 30 minuten later dan uw IPT of meer dan 10 minuten vroeger dan uw IPT meldt bij een TC, dan wel de TC geheel niet aandoet, zeggen we dat u deze TC *gemist* heeft. Het 'missen' van een TC wordt met 300 strafpunten bestraft. Voor het berekenen van de streeftijd bij de volgende TC dient in dit geval als basis de tijdachterstand bij uw laatste *niet* gemiste TC.

Uitzondering: indien u zich bij de laatste niet gemiste TC vóór uw IPT had gemeld (maximaal 10 minuten te vroeg, anders was ook deze TC gemist), dan dient u zich bij de eerstvolgende *niet* gemiste TC weer op uw IPT te melden.

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 uw streeftijd kunt aandoen.

5.5.7 TC IN en Finish

- Het is toegestaan een TC IN, bijvoorbeeld de TC voor de lunchpauze of de finishcontrole, te vroeg aan te doen. Wel moet de equipe dan de door hem gewenste streeftijd op de controlekaart laten noteren.
- Alle TC's zijn open van 10 minuten voor de IPT van de eerste equipe tot 30 minuten na de IPT van de laatste equipe.
- Wanneer een equipe zich meer dan 30 minuten later dan zijn IPT bij de finishcontrole meldt, wordt de equipe niet opgenomen in het klassement.

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 ²	30 ³	230 ⁴	N.G. ⁵	DNF⁶

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 ⁷	90 ⁸	10 ⁹	30 ¹⁰	0 ¹¹	140

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 ¹²	140 ¹³	120 ¹⁴	0 ¹⁵	560

- 2 Start was op IPT, echter bij TC2 twee minuten later dan de IPT. Tijdstraf is: $2 \times 10 = 20$ strafpunten.
- 3 De tijdachterstand is vergroot van 2 naar 5 minuten, een toename met 3 minuten. De tijdstraf is derhalve $3 \times 10 = 30$ strafpunten
- 4 De tijdachterstand vergroot van 5 naar 28 minuten. Dit betekent een toename met 23 minuten. De tijdstraf is derhalve $23 \times 10 = 230$ strafpunten.
- 5 De finish is 44 minuten na de IPT aangedaan. Dat is meer dan 30 minuten na de IPT, daarom niet geklasseerd (N.G.).
- 6 DNF = did not finish.
- 7 De start was 1 minuut na de IPT. De tijdstraf daarvoor is $1 \times 10 = 10$ strafpunten.
- 8 Er is tijd ingelopen van +1 naar -2 minuten ten opzichte van de IPT. Dus er zijn 3 minuten ingelopen. Tijdstraf: $3 \times 30 = 90$ strafpunten. Bij TC2 heeft de equipe zich gemeld vóór haar IPT, dus de streeftijd voor TC3 is de IPT.
- 9 Te laat. De tijdachterstand is 1 minuut na IPT, dus tijdstraf: $1 \times 10 = 10$ strafpunten.
- 10 Van +1 naar IPT, dus 1 minuut ingelopen. Tijdstraf: $1 \times 30 = 30$ strafpunten. De streeftijd voor de finish blijft de IPT.
- 11 Gemeld op streeftijd (IPT), dus geen tijdstraf.
- 12 TC2 gemist, dus 300 strafpunten. Streeftijd bij TC3: IPT, want de laatst niet gemiste TC was de start.
- 13 14 minuten later dan de IPT, Dus tijdstraf: $14 \times 10 = 140$ strafpunten.
- 14 Van 14 minuten na de IPT bij TC2 naar 10 minuten na de IPT bij TC3, dus 4 minuten ingelopen. Tijdstraf: $4 \times 30 = 120$ strafpunten.
- 15 +10 is +10 minuten na de IPT gebleven, dus geen tijd ingelopen of verder uitgelopen. Geen tijdstraf.

5.6 Regelmatigheidsproeven

- Als onderdeel van een evenement kunnen één of meer regelmatigheidsproeven (RP) zijn opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel worden bij de start of bij een TC verstrekt.
- Een RP kan beginnen bij een bemande controle of bij een zogenoemde zelfstart. Deze is duidelijk in het routeboek aangegeven. In het veld is deze aangegeven met een bordje met de tekst: 'RP zelfstart'. Zie het voorbeeld in hoofdstuk 8 (bladzijde 20). 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.
- U dient op uw starttijd bij de zelfstart te vertrekken. De RP loopt van de (zelf)start tot het bord 'RP Einde'. Ook kan bij een geheime tijdcontrole (GTC) zijn aangegeven dat dit het einde is van de RP. Zie het voorbeeld in hoofdstuk 8 (bladzijde 20).
- De equipe moet de RP zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afleggen conform de bijbehorende afstand-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.
- De lengte van de RP is minimaal 2 kilometer en maximaal 25 kilometer.
- Tijdens het rijden van de RP 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 8 (bladzijde 20).
- 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.
- 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 RP komt zonder dat u bij een GTC bent geweest die uw doorkomsttijd op uw controlekaart heeft genoteerd.
- Per seconde tijdafwijking van de ideale trajecttijd krijgt de equipe 1 strafpunt.
- De maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een RP is 150 seconden, dus maximaal 150 tijdstrafpunten. Let op: er kunnen in dit traject ook routecontroles geplaatst zijn.
- Het niet langs de GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is wordt bestraft met 250 strafpunten (tijdstraf plus missen GTC).

5.7 Behendigheidsproeven

Als onderdeel van een evenement kunnen één of meer behendigheidsproeven worden gehouden op voor het overig verkeer afgesloten terreinen en/of weggedeeltes. De behendigheidsproeven dienen om de stuurvaardigheid van de deelnemer te beoordelen.

Voor elke behendighedsproef wordt een normtijd vastgesteld, die de deelnemer zo dicht mogelijk moet zien te benaderen. De tijdwaarneming geschiedt in seconden. Elke seconde afwijking van de normtijd wordt bestraft met 1 strafpunt met een maximum van 150 strafpunten per behendighedsproef.

5.8 Ex aequo

- De organisatie kan op de route een bemande routecontrole zetten, die ook de doorkomsttijd van de equipe op de controlekaart noteert. Indien twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben, is voor het bepalen van het klassement bepalend welke equipe de minste afwijking heeft van de ideale passeertijd bij deze bemande routecontrole.
- Mocht dit nog geen beslissing geven dan prevaleert de equipe die het langst foutloos heeft gereden.
- Mocht dit ten slotte ook nog geen beslissing geven, dan prevaleert de equipe met de oudste auto.

5.9 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 alvorens deze in te leveren. Achterin uw routeboek bevinden zich kopieën van de controlekaarten die u voor dit doel kunt gebruiken.

De voorlopige uitslag wordt na 30 minuten (behoudens vragen naar aanleiding van de voorlopige uitslag) definitief.

5.10 Vragen en protesten

Een deelnemer kan vragen stellen over het verloop van het evenement, opgelopen strafpunten en genomen beslissingen door een ingevuld vragenformulier bij de wedstrijdleiding in te leveren. Dit vragenformulier zit achterin het routeboek. De wedstrijdleader geeft zo spoedig mogelijk antwoord op deze vragen door het antwoord op het vragenformulier in te vullen en dit weer aan de deelnemer te overhandigen.

Dit antwoord is definitief. Officiële protesten zijn niet mogelijk.

5.11 Schades

Deelnemers zijn verplicht 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 organisatie te melden.

6 Strafpunten

6.1 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
Eerste geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 10 tot 20 km/uur	Officiële waarschuwing
Tweede geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 10 tot 20 km/uur	150
Eerste geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 20 tot 30 km/uur	150
Tweede geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 20 tot 30 km/uur	300
Eerste geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 30 tot 50 km/uur	300
Tweede geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid met 30 km/uur of meer	Diskwalificatie
Eerste geconstateerde 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 ¹⁶

6.2 Tijd

Reden	Aantal strafpunten
Te laat melden bij de start	10 per minuut, maximum is 300
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	30 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	250

¹⁶ 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.

7 Kaartleesinstructies

7.1 Algemeen

- Er moet bij de constructies van de juiste route gebruik worden gemaakt van alle op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er minimaal één ononderbroken is.
- U wordt geacht met voorkennis te rijden. Dat wil zeggen dat, wanneer u tijdens het rijden van de route ontdekt dat u een bepaalde weg niet in kunt of mag rijden, u deze later niet in een (omrij)constructie moet opnemen. U weet immers al dat u die weg niet in kunt of mag.
- Kaartleestekens¹⁷, kaartteksten en doorgetrokken bermlijnen onderbreken de doorgang niet. Wanneer uit doorgetrokken bermlijnen of een viaductteken blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
- De door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en).
- Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de startsituatie daartoe aanleiding geeft.
- Wegen naar particuliere terreinen, wegen met een bord 'Eigen weg' en dergelijke mogen niet worden ingereden.
- U bent doorgaand verkeer. Wanneer een weg afgesloten is voor doorgaand verkeer of alleen toegankelijk is voor plaatselijk verkeer, mag u die weg niet inrijden¹⁸.
- Op de kaartfragmenten kunnen cirkels geplaatst zijn. Binnen een cirkel kan de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen een cirkel is vrij. Er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen een cirkel zijn geen routecontroles geplaatst.

Bij genummerde punten is er een cirkel om de punt geplaatst om het punt duidelijk aan te geven. Bovenstaande geldt natuurlijk niet voor deze cirkels.
- Bij een 'kaartlas', waar de uitzetter twee kaarten naast elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
- Keren is niet toegestaan, tenzij hiertoe bij een routecontrole opdracht wordt gegeven, bijvoorbeeld via een herstelcode.
- Indien een zogenoemde keerlus gereden moet worden en men de keuze heeft tussen linksom of rechtsom rijden, dient de lus linksom gereden te worden (tegen de wijzers van de klok in).

17 De kaarttekens 'afrastering', 'muur', 'geluidswering' en 'wegafsluiting' blokkeren de doorgang natuurlijk wél!

18 Een ANWB-wegwijzer "Doorgaand verkeer" behoeft niet noodzakelijkerwijze gevolgd te worden. Wanneer zo'n bord naar rechts wijst en de door u geconstrueerde route loopt rechtdoor, kunt u natuurlijk rustig rechtdoor rijden, wanneer dat tenminste niet verboden is.

7.2 Omrij-instructies

- Indien een weg of weggedeelte niet aanwezig is, niet te berijden is of niet bereden mag worden, dient u vanaf dat punt een omrijroute te construeren en te rijden waarbij zo min mogelijk van de oorspronkelijk geplande route wordt overgeslagen. De omrijroute dient zo kort mogelijk te zijn.
- Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart voorkomende weg, dan mag van deze weg gebruikt worden gemaakt, mits en voor zover de originele kaartweg niet meer te berijden of te bereiken is, of niet meer aanwezig is. U dient zo spoedig mogelijk de geplande route weer op te pakken.
- Rotondes en in één oogopslag overzichtelijke 'driehoekjes', die niet op de kaart staan, mogen worden gebruikt. Bij driehoekjes dient u ervoor te zorgen dat u zo min mogelijk van de oorspronkelijk geplande route mist.

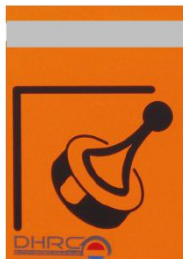
7.3 Legenda stafkaart 1:50.000

<p>bebouwd gebied</p> <p>a huizenblok b huizen c wandelgebied d muur e groot gebouw f hoogbouw g kas h industriegebied</p>		<p>wegen</p> <p>autosnelweg hoofdweg: met gescheiden rijbanen 7 m of breder 4-7 m breed smaller dan 4 m regionale weg: met gescheiden rijbanen 7 m of breder 4-7 m breed smaller dan 4 m lokale weg: met gescheiden rijbanen 7 m of breder 4-7 m breed smaller dan 4 m straat overige weg weg met losse of slechte verharding onverharde weg fietspad pad, voetpad weg in aanleg weg in ontwerp</p>		<p>getrianguleerde punten</p> <p>a . RD b Δ c ⊙ d ⊙ e ⊙ f ⊙ g ⊙</p>	
<p>viaduct mini-rotonde tunnel beweegbare brug brug op pijlers</p>		<p>overige symbolen</p> <p>a + b ⊙ c ⊙ d ⊙ e ⊙ f ⊙</p>		<p>overige symbolen</p> <p>a kerk zonder toren b toren, hoge koepel c kerk met toren d markant object e watertoren f vuurtoren</p>	
<p>spoorwegen</p> <p>spoorweg: enkelspoor spoorweg: dubbelspoor spoorweg: driesporig spoorweg: viersporig a station b laadperron tram metro a metrostation</p>		<p>gemeentehuis postkantoor politiebureau kapel kruis begraafplaats vlampijp wegwijzer telescoop windmolen watermolen windmolentje windturbine oliepompinstallatie seinmast zendmast hunebed monument gemaal paal b markante boom boom d opslagtank kampeerterein sportcomplex ziekenhuis</p>		<p>andere symbolen</p> <p>a gemeentehuis b postkantoor c politiebureau kapel kruis begraafplaats vlampijp wegwijzer telescoop windmolen watermolen windmolentje windturbine oliepompinstallatie seinmast zendmast hunebed monument gemaal paal b markante boom boom d opslagtank kampeerterein sportcomplex ziekenhuis</p>	
<p>hydrografie</p> <p>waterloop: smaller dan 3 m 3-6 m breed breder dan 6 m a schutsluis b brug c vonder a grondduiker b stuw c duiker d sluis</p>		<p>schietbaan afrastering hoogspanningsleiding geluidswering</p>		<p>wegen-informatie</p> <p>wegnummering A28 E35 N34 224 a tankstation b parkeerplaats c carpoolplaats d afritnummer a aantal rijstroken b kilometerpaal c wegafsluiting</p>	
<p>grenzen</p> <p>rijks grens provinciegrens gemeentegrens grens nationaal park</p>		<p>reliëf</p> <p>a dijk: 2,5 m of hoger b dijk: 1-2,5 m hoog kade, wal: 0,5-1 m hoog a berijdbare dijk b ingraving 10 5 12.4 a steile rand b helling</p>		<p>bodemgebruik</p> <p>a weide met sloten b bouwland met greppels c boomgaard d fruitwekerij e boomkwekerij f weide met populieren g lofbos h naaldbos i gemengd bos j griend k heide l zand m dras en riet n heg en houtwal</p>	
<p>a pontveer b voetveer c peilschaal d kilometerraabord e stroomrichting f baak g dok h lichtopstand i aanlegsteigers j versterkt talud k eb/vloed aanduiding l dieptegetal</p>		<p>andere symbolen</p> <p>a kerk zonder toren b toren, hoge koepel c kerk met toren d markant object e watertoren f vuurtoren</p>		<p>andere symbolen</p> <p>a kerk zonder toren b toren, hoge koepel c kerk met toren d markant object e watertoren f vuurtoren</p>	
<p>m hoogwaterlijn n laagwaterlijn o dieptelijnen p droogvallende grond q krib, golfbreker</p>		<p>andere symbolen</p> <p>a kerk zonder toren b toren, hoge koepel c kerk met toren d markant object e watertoren f vuurtoren</p>		<p>andere symbolen</p> <p>a kerk zonder toren b toren, hoge koepel c kerk met toren d markant object e watertoren f vuurtoren</p>	

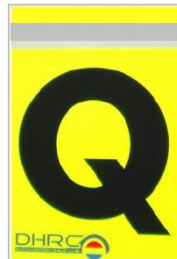
8 Voorbeelden van het controlemateriaal



Passeercontrole



Zelfstempelaar



Begin quiet-zone



Einde quiet-zone



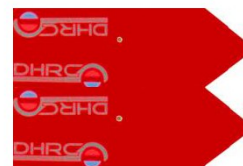
Verboden
in te rijden



Op de betreffende
samenkomst van wegen
rechtdoor rijden



Dwangpijl



Oorspronkelijke route
oppakken



Zelfstart
regelmatigheidsproef



Einde
regelmatigheidsproef



Stop,
geheime tijdcontrole



Stop,
bemande controle



Bemande tijdcontrole,
bij passeren wordt tijd geklokt



Stop,
registratie passeertijd



Bemande tijdcontrole, opstelling

9 Vrijwaringsclausule

De organisator, de DHRC, wijst gedurende het gehele evenement elke aansprakelijkheid af bij enig ongeval waarbij een of meer deelnemers en/of deelnemende auto's zijn betrokken.

De organisator wijst elke aansprakelijkheid af voor het door een deelnemer niet nakomen van de wetten en regels van Nederland en/of een ander land waar het evenement plaatsvindt.

Deelnemers zullen verantwoordelijk worden gehouden voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of bij het niet nakomen van de wet.

Zij zullen bijzonderheden van enig incident tijdens het evenement waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen vloeien, aan de DHRC melden.

Tegen de organisator zal geen claim worden ingediend die voortkomt uit incidenten en/of ongevallen ten gevolge van activiteiten van de organisator en/of medewerkers en/of officials, voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Verklaring van bestuurder én navigator:

"Ik heb het Algemeen Reglement DHRC-evenementen 2012, het Bijzonder Reglement en eventueel uitgegeven bulletins van dit evenement gelezen en verklaar deze te zullen naleven.

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

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

De organisator, sponsors, officials en medewerkers van het evenement zijn tegenover de equipe (bestuurder en navigator) niet aansprakelijk voor welke schade dan ook die met betrekking tot deelneming aan dit evenement mocht ontstaan. De equipe vrijwaart de organisator, sponsors, officials en medewerkers van het evenement tegen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden.

Ik verklaar dat de in de assurantieverklaring gemelde verzekering inzake Wettelijke Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) tijdens dit evenement ongewijzigd van kracht is en dat de hiervoor berekende premie tijdig is betaald.

Ik verklaar dat ik als rijder in het bezit ben van een geldig rijbewijs. Ingeval de navigator geen geldig rijbewijs kan overleggen, verklaren rijder en navigator tijdens het evenement niet van rol te zullen wisselen."

Startnummer:

Klasse: Sportklasse / Tourklasse

KLIP I / II / III / IV / Rallyhappening¹⁹

Datum:

Naam in blokletters:	<i>Bestuurder:</i>	<i>Navigator:</i>
Handtekening:		

¹⁹ Doorhalen wat niet van toepassing is.