

KLIP III

“Kleintje ROZ smaakt naar meer”



Datum: zaterdag 6 september 2014

Uitzetters:

Jaap Daamen – Peter van der Lans

Bijzonder reglement

Inhoudsopgave

1 Algemene zaken.....	3	2.6 Tijdcontroles en tijdstraf.....	10
1.1 Inleiding.....	3	2.7 Ex aequo.....	11
1.2 Wedstrijdsecretariaat.....	3	2.8 Neutralisatie van controle(s).....	12
1.3 Vergunning.....	3	2.9 Uitslagen.....	12
1.4 Verzekeringen.....	3	2.10 Vragen, protesten en beroep.....	12
1.5 Inschrijving.....	4	3 Strafpunten.....	13
1.6 Inschrijfgeld.....	4	3.1 Algemeen.....	13
1.7 Terugbetaling inschrijfgeld.....	4	3.2 Tijd.....	14
1.8 Toe te laten auto's.....	5	4 Kaartleesinstructies.....	15
1.9 Wedstrijdnummer.....	5	4.1 Algemeen.....	15
1.10 Locatie.....	5	4.2 Omrij-instructies.....	16
1.11 Documentencontrole.....	6	4.3 Pijlen kortste route.....	16
1.12 Officials.....	6	4.4 Special.....	17
1.13 Programma	6	4.5 Grensbenadering.....	17
1.14 Afstanden en tijden.....	7	5 Voorbeelden van het controlemateriaal.....	18
2 Verloop van het evenement.....	8	6 Calamiteitenprocedure.....	19
2.1 Routeboek en controlekaart.....	8	6.1 Wat is een calamiteit?.....	19
2.2 Routecontroles (RC's) en herstelopdrach- ten.....	8	6.2 Alarmering binnen de organisatie.....	19
2.3 Quietzones.....	9	6.3 Opsomming activiteiten.....	19
2.4 Routeonderbrekingen.....	9	6.4 Veiligheidsregels:.....	20
2.5 DHRC-pijlen.....	10	7 Verklaring voor acceptatie en afstand van ver- haal.....	21

Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



1 Algemene zaken

1.1 Inleiding

De Dutch Historic Rally Club (DHRC) organiseert op zaterdag 6 september 2014 een eendaagse kaartleesrit, speciaal bedoeld voor het oefenen van minder ervaren equipages: “KLIP III: Kleintje ROZ smaakt naar meer”. De rit wordt verreden volgens de bepalingen van het standaard reglement van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF), dit bijzonder reglement en eventuele bulletins.

KLIP III 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.

De reglementen worden niet uitgereikt aan de deelnemers. Zij dienen deze reglementen zelf van de DHRC-website te downloaden.

De reglementencommissie van de NHRF heeft dit bijzonder reglement voor KLIP III op 29 juli 2014 goedgekeurd onder nummer NHRF-BR-14-09.

1.2 Wedstrijdsecretariaat

Het wedstrijdsecretariaat is voor en na KLIP III:

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

1.3 Vergunning

KLIP III wordt verreden onder auspiciën van de NHRF. Voor deze rit is vergunning aangevraagd bij én verkregen van de provincie Gelderland onder nummer 2014-008564, de dato 24 juli 2014. De officials onderweg en de wedstrijdleider in Almen zijn in het bezit van deze vergunning; u kunt de politie en dergelijke daar eventueel naar verwijzen.

Bij eventuele vragen van politie of andere overheidsdienaren kunt u naar het vergunningnummer en/of naar de wedstrijdleider op de start- en finishlocatie verwijzen.

1.4 Verzekeringen

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

Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



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 III kan op de DHRC-site worden ingeschreven in de Sport- en Tourklasse. De inschrijving opent op 26 mei 2014 en sluit vrijdag 5 september 2014 of zoveel eerder wanneer het maximum aantal deelnemers in bereikt.

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 € 75,00 voor equipes waarvan minstens één lid DHRC-lid is. Voor equipes waarvan geen van beide leden DHRC-lid is bedraagt het inschrijfgeld € 85,00. 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:

- Ontvangst met koffie en thee;
- Toegang tot de minikaartleescursus;
- Lunchbuffet;
- Routeboek;
- Gedrukte uitleg.

1.7 Terugbetaling inschrijfgeld

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

Indien een deelnemende equipe zijn inschrijving tussen één maand en twee weken voor de wedstrijd datum annuleert wordt 50% van het inschrijfgeld terugbetaald. Indien een deelnemende equipe zich binnen twee weken voor de wedstrijd datum 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.

Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



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.

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

Deelnemers in de Sportklasse kunnen nimmer 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 in:

Hotel Landgoed Ehzerwold

Ehzerallee 14

7218 BS Almen

Telefoon: 0575 - 431 143

E-mail: receptie@ehzerwold.nl

Website: www.ehzerwold.nl



Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



1.11 Documentencontrole

Deelnemers krijgen in de week voorafgaand aan KLIP III een bevestigingsbericht met daarbij dit bijzonder reglement en een “Verklaring voor acceptatie en afstand van verhaal” (zie hoofdstuk 7). Zij dienen deze verklaring af te drukken, beide leden van de equipe dienen deze te ondertekenen en mee te nemen naar het evenement. Bij de documentencontrole dienen zij zich te melden en dit ondertekend formulier af te geven. Er vindt geen controle plaats op verzekering, rijbewijs of dergelijke.

1.12 Officials

Uitzetters	Jaap Daamen en Peter van der Lans
Controle	Jacques Limpens en Jos Jurriëns
Wedstrijdleiding	Jacques Limpens
Wegzetten controlemateriaal / nulrijden	Jaap Daamen en Peter van der Lans
Documentencontrole / Starttafel / Finishcontrole	Fred en Yvon Hak
Bemanningen TWC, finish Special en snelheidscontrole	Harry en Marijke Rupert, n.n.b. en Ronald Jans.
Oprollers	Wouter van de Veen en Jan Kuenen
Rekenkamer	Aad Lourens, Jos Jurriëns, Maarten Peters

1.13 Programma

10.15 uur	Opening documentencontrole en koffie of thee voor de deelnemers
10.30 - 11.30 uur	Minikaartleescursus door Maarten Peters voor de absolute beginners
11.30 uur	Welkomstwoord door de voorzitter en briefing door de één van de uitzetters
11.45 uur	Gezamenlijk lunchbuffet
12.31 uur	Start eerste equipe Tourklasse
13:01 uur	Start eerste equipe Sportklasse
15.30 uur	Geplande finish eerste equipe
± 17.00 uur	Wanneer alle deelnemers weer terug zijn mondelinge uitleg van KLIP III door de ritmeester, hoe u had moeten rijden om alles goed te doen. Aansluitend prijsuitreiking.

Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



1.14 Afstanden en tijden

KLIP III kent twee kaartleessystemen die ook in de ROZ Classic gebruikt worden.

Systemen Sportklasse :

- Pijlen kortste route, wegen in één richting
- Grensbenadering

Systemen Tourklasse:

- Pijlen kortste route, wegen mogen in beide richtingen bereden worden
- Grensbenadering

Tevens kent KLIP III een getimede special zoals de laatste jaren veelvuldig gebruikt wordt in de ROZ. Het kaartfragment van de special is niet in het routeboek opgenomen, maar wordt aan de equipe overhandigd bij de bemande TWC (trajectwisselcontrole). De special voor de Sportklasse en de Tourklasse is van het systeem pijlen kortste route, **wegen in één richting rijden**.

TC 1 is de start en TC 2 is de IN-tijdcontrole, oftewel de finish in hotel Ehzerwold. U mag bij TC 2 te vroeg binnenkomen, maar u dient wel de volgens u juiste ideale passeertijd te vragen.

In KLIP III is geen regelmatigheidsproef en ook geen behendigheidsproef opgenomen.

1.14.1 Sportklasse

Traject	Lengte	Tijd	Gemiddelde snelheid	Systeem
1	67,2 km	2:00 uur	33,6 km / uur	Kaart 1 en 2: pijlen kortste route, wegen in één richting
2	14,0 km	0:20 uur	42,0 km / uur	<u>Special</u> : pijlen kortste route, wegen in één richting (tussen kaart 2 en 3)
3	17,9 km	0:30 uur	35,8 km / uur	Kaart 3: grensbenadering
Totaal	99,1 km	2:50 uur		

1.14.2 Tourklasse

Traject	Lengte	Tijd	Gemiddelde snelheid	Systeem
Intekentijd		0:10 uur		
1	55,8 km	2:00 uur	27,9 km / uur	Kaart 1 en 2: pijlen kortste route
2	12,4 km	0:20 uur	37,2 km / uur	<u>Special</u> : pijlen kortste route, wegen in één richting (tussen kaart 2 en 3)
3	17,7 km	0:30 uur	35,4 km / uur	Kaart 3: grensbenadering
Totaal	85,9 km	3:00 uur		

2 Verloop van het evenement

2.1 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.

2.2 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). De equipe dient de controleletter enkellijng en met blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren.
 - x 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!
 - x 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.
- Voorbeelden van de controleborden vindt u in hoofdstuk 5 (bladzijde 18).
- 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.

Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



- 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.
- Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.
- 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	Vorrangskruising rechts (VL = Vorrangskruising 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 15 ¹ .

2.3 Quietzones

- 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 5.
- Quiet-zones 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 4.2 op bladzijde 16. Over het algemeen doen zich dit soort routeonderbrekingen alleen bij de Sportklasse voor.

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

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

- Dubbele DHRC-pijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt of 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. Deze pijlen worden *NIET* voorafgegaan door enkele pijlen.
- 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'.
- Voorbeelden van de diverse pijlen vindt u in hoofdstuk 5 (bladzijde 18).

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 Tijdcontroles

De KLIP III kent dus slechts twee TC's: TC 1 start en TC 2-IN finish.

Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



De meldingstijd bij de TWC is een *geadviseerde* rijtijd (gebaseerd op de gemiddelde rijtijd) van 120 minuten vanaf de start. Voor de Tourklasse komt daar nog 10 minuten intekentijd bij. Vroeger of later melden bij de TWC wordt niet bestraft.

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 TC IN en Finish

- Het is toegestaan de TC IN 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 15 minuten voor de IPT van de eerste equipe tot 30 minuten na de IPT van de laatste equipe.
- Wanneer een equipe uit de **Sportklasse** zich meer dan **30** minuten later dan zijn IPT bij de finishcontrole meldt, wordt de equipe niet opgenomen in het klassement.
- Wanneer een equipe uit de **Tourklasse** zich meer dan **60** minuten later dan zijn IPT bij de finishcontrole meldt, wordt de equipe niet opgenomen in het klassement.

2.7 Ex aequo

- De organisatie kan op de route een bemande routecontrole plaatsen, 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.

2.8 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:

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

2.9 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.

Indien er geen opmerkingen of vragen over de voorlopige uitslag zijn wordt deze na 30 minuten definitief en wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

2.10 Vragen, protesten en beroep

Achterin het routeboek bevindt zich een vragenformulier. 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 wedstrijdleader. De organisatie verplicht zich alle formulieren te behandelen en te beantwoorden.

Indien de deelnemer met het verkregen antwoord geen genoegen neemt, kan men een officieel protest indienen. Dit protest dient schriftelijk, binnen 30 minuten na publicatie van het voorlopig eindklassement, ingediend te worden bij de wedstrijdleiding, onder betaling van een protestgeld van € 50,00. Bij toewijzing van het protest wordt het protestgeld terugbetaald.

Het besluit van de wedstrijdleader is bindend en hiertegen is geen beroep mogelijk.

De volgende punten kunnen geen onderwerp zijn van protest of beroep:

- de nauwkeurigheid van de door de organisator berekende rijtijden en/of opgegeven afstanden;
- geconstateerde snelheids- en/of verkeersovertredingen;
- een eindbeslissing van de wedstrijdleiding.

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
Eerste geconstateerde overschrijding toegestane maximumsnelheid ² 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 ³

² Nota bene: de toegestane maximumsnelheid binnen een Q-zone is 30 km/uur.

³ 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.

Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



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 (Sportklasse) respectievelijk 60 minuten (Tourklasse) te laat finishen	Geen klassering

4 Kaartleesinstructies

4.1 Algemeen

- De schaal van het gebruikte kaartmateriaal is 1:50.000. De schaal van de gebruikte kaart voor de special is 1:25.000.
- Er mag bij de constructies van de juiste route uitsluitend gebruik worden gemaakt van alle op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen.
- Kaartleestekens⁴ en kaartteksten en 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.
- Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg af. Doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen.
- 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 ingereeden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
- Wegen naar particuliere terreinen, wegen met een bord 'Eigen weg' en dergelijke mogen niet worden ingereeden.
- U bent doorgaand verkeer⁵. Wanneer een weg alleen toegankelijk is voor plaatselijk verkeer (bestemmingsverkeer), dan mag u die weg niet inrijden.
- Op de kaartfragmenten kunnen cirkels geplaatst zijn. Binnen een cirkel kan de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart, maar daar hoeft geen rekening mee gehouden te worden. Binnen de cirkel is de route vrij. Er staan geen routecontroles binnen de cirkel. Er mag van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt om de route te vervolgen. *U dient wel via de juiste weg de cirkel binnen te rijden en weer uit te rijden. Dit kan gecontroleerd worden.*
- Bij een (op de kaart als zodanig aangegeven) '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 bij een routecontrole.

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

5 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 gewoon rechtdoor rijden wanneer dat niet verboden is.

- Indien men de keus heeft tussen twee even lange routes, dan dient men de route linksom te rijden (tegen de wijzers van de klok in).

4.2 Omrij-instructies

- 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 veel mogelijk van de voorgenomen route rijdt.
- Afwijkingen tussen kaartwegen en de werkelijkheid van minder dan 20 meter dient u te negeren (dus hier NIET op omrijden).
- indien een weg of weggedeelte niet aanwezig is, niet te berijden is of niet bereden mag worden, dient u vanaf dat punt een zo kort mogelijke omrijroute te construeren en te rijden waarbij zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt gemist. De trajectbepalingen blijven ook bij het construeren van de omrijroute van kracht. Het niet kunnen inrijden van wegen dient u te onthouden totdat de voorgenomen route weer in de geplande richting is opgepakt.
- Als een weg, die men wil inrijden, niet kan of mag worden ingereden en het is duidelijk ter plaatse waarneembaar dat de weg van de andere zijde ook niet gereden kan of mag worden, dan mag de weg niet van de andere zijde in de omrijroute worden opgenomen.
- Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart voorkomende weg, dan mag van deze weg gebruikt worden gemaakt, als er geen mogelijkheid is om (zonder te keren) de route voort te zetten over een kaartweg. Zodra u weer een kaartweg bereikt dient u volgens bovenstaande principes een omrijroute te construeren en rijden om zo min mogelijk van de voorgenomen route te missen.

4.3 Pijlen kortste route

- ✓ Van de start naar de TWC dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden, waarin alle genummerde pijlen in nummervolgorde opgenomen zijn.
- ✓ Op weg naar een pijl of TWC dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
- ✓ Pijlen dienen in hun geheel, dat wil zeggen van de voet van de pijl tot de punt van de pijl, in de route te worden opgenomen en moeten zo nauwkeurig mogelijk worden bereden.
- ✓ Onder de getekende pijlen wordt geacht een kaartweg te liggen.
- ✓ **Sportklasse: wegen mogen meermalen worden bereden, maar slechts in één richting.**
- ✓ **Tourklasse: wegen mogen meermalen in beide richtingen worden bereden.**
- ✓ Het is toegestaan om pijlen zijdelings op te rijden, pijlen zijdelings te verlaten, pijlen te raken of te kruisen, (delen van) pijlen eerder te berijden en (delen van) reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Pijlen mogen alleen in voorwaartse richting bereden worden.

Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



4.4 Special

- Van de TWC naar de finish van de special dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden volgens het hierboven genoemde systeem “pijlen kortste route”
- Zowel voor de Sportklasse als ook voor de Tourklasse geldt tijdens de special dat wegen meermalen mogen worden bereden, maar slechts in één richting.
- De maximale straf die een equipe kan oplopen tijdens de special is 200 strafpunten. Uiteraard dient men wel de TWC aan doen. Mist men die, dan is dat 100 strafpunten.

4.5 Grensbenadering

- Van de finish van de special naar TC 2 IN (finish) dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden gereden, waarbij de kaartrand of een op de kaart aangebrachte lijn (in het vervolg van dit artikel aangeduid met ‘de grenslijn’) zo dicht mogelijk in de aangegeven richting wordt benaderd.
- Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
 - x het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
 - x de route zo kort mogelijk is.
- De grenslijn mag worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de grenslijn ligt. De grenslijn mag niet worden overschreden.
- Alleen Sportklasse: Bij het omrijden mag de grenslijn wél worden overschreden.

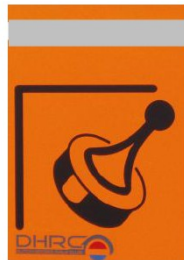


Wij wensen u plezierige rit toe!

5 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

6 Calamiteitenprocedure

6.1 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.

6.2 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 75 73 78 (Jacques Limpens)
- 06 229 299 02 (Aad Lourens)

6.3 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.⁶
- 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);

6 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 III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



- 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).
 - 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.

6.4 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.

Bijzonder reglement KLIP III: “Kleintje ROZ smaakt naar meer”



7 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 verzekeraar van het deelnemende voertuig aan het besturen van het voertuig stelt.

Startnummer		Sportklasse Tourklasse
	Naam in blokletters	Handtekening
Bestuurder		
Navigator		