

RALLYHAPPENING 2021

11 – 12 december



Uitzetter: Martin Roosenboom

Reglement

versie: 3-11-2021

Inhoudsopgave

1. Organisatorische aspecten.....	4
1.1. Omschrijving van het evenement	4
1.2. Organisatie	4
1.3. Locaties	5
1.4. Programma.....	6
1.5. Inschrijvingen	6
1.6. Verzekering – QR check en vrijwaringsclausule.....	8
1.7. Toe te laten auto's.....	8
1.8. Verloop van het evenement	9
1.9. Vragen – Protesten.....	11
1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking	12
1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten	13
2. Technische aspecten.....	14
2.1. Routeboek	14
2.2. Controlekaarten.....	14
2.3. Routeopdracht.....	14
2.4. Routecontroles.....	15
2.5. Herstelopdrachten.....	15
2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf.....	15
2.7. Regelmatigheidsproef (RP)	17
2.8. Behendighheidsproef/Test	18
2.9. Routeonderbrekingen.....	18
2.10. Routepijlen	18
2.11. Snelheidscontroles	19
2.12. Quietzones	19
2.13. Samenvatting straffen technische aspecten	20
2.14. Uitleg Rallycheck.....	21
.....	22
2.15 Voorbeelden controlemateriaal	24
3. Beschrijving systemen.....	25
3.1. Algemeen.....	25
3.2. Pijlen kortste route.....	26
3.3. Pijlen kortste route, zo weinig mogelijk rode wegen rijden	26
3.4. Pijlen en punten	27
3.5. Grensbenadering	28
3.6. Vakken langste route	28
4. Bijlage A - Vrijwaringverklaring.....	30
5. Bijlage B - Calamiteitenprocedure	31

1. Organisatorische aspecten

1.1. Omschrijving van het evenement

1.1.1. Algemeen

De DHRC organiseert op 11 en 12 december 2021 de Rallyhappening. De rally omvat diverse kaartleessystemen en wordt verreden in Duitsland en Twente. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles.

Er kan worden ingeschreven in drie klassen. De klassen onderscheiden zich in de wijze waarop de informatie wordt verstrekt, de moeilijkheidsgraad van de opdrachten en de te rijden gemiddelde snelheid. De te rijden gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 50 kilometer per uur. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingroutes over snelwegen).

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De DHRC heeft aan de provincie Overijssel en aan de autoriteiten in Duitsland ontheffing gevraagd voor het houden van een regelmatigheidsrit voor klassieke personenauto's op 11 en 12 december 2021.

Een overzicht van de verleende ontheffingen zal op de wedstrijddag op het bulletinbord bij de inschrijftafel worden opgehangen.

De originele ontheffingen en/of verklaringen van geen bezwaar zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleader. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren daarnaar verwijzen.

1.1.3. Definities

Deelnemer:	natuurlijk persoon of rechtspersoon;
Equipe:	bestuurder en navigator;
Traject:	route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles.

1.1.4. Reglement en bulletins

De DHRC is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) en daarom wordt de Rallyhappening georganiseerd onder auspiciën van de NHRF. Dit betekent dat het standaard reglement van de NHRF (versie 3.1, oktober 2018) van toepassing is op dit evenement. Het standaard reglement is primair bedoeld voor organisatoren en bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het standaard reglement downloaden van de site van de NHRF: www.nhrf.nl.

De Rallyhappening wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. De NHRF heeft dit reglement op 1-11-2021 goedgekeurd onder nummer NHRF-RC-21-23.

De wedstrijdleader is belast met het toepassen van dit reglement. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekend worden gemaakt. Deze bulletins maken integraal deel uit van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden.

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Voor en na de rally:

Naam: Patrick Verzijden
E-mailadres: wedstrijd@dhrc.nl
Telefoon: 0646 101 580

Tijdens de rally:

Naam: Jan Legerstee
Telefoon: +31 637 236 518

1.2.2. Organisatiecomité

Wedstrijdleader:	Nico Slappendel	Telefoon: +31 654274704
Uitzetter:	Martin Roosenboom	
Controleurs:	Jürgen Donders en Fred Hak (2020) Nico Slappendel (2021)	
Contactpersoon deelnemers:	Martin Roosenboom	Telefoon: +31 653 476 135



Serviceteam:	Bas Autoservice	Telefoon: +31 544 397 350
Officials	Jan en Wil Legerstee; Ronald Melieste; Els Weiler Jürgen Donders Fred en Yvon Hak; Nico en Joke Slappendel; Daan en Maarten Peters; André Braker – Lourens Kloppenburg; Aad en Bert Gerritse; Jacques Limpens en Jos Jurriens	

1.3. Locaties

Start- en finishlocatie 11 december, overnachting 11 – 12 december, start 12 december

Hotel Van der Valk Enschede
Zuiderval 140
7543 EZ ENSCHEDE
Telefoon: +31 53 800 0800
E-mail: enschede@valk.nl
Website: www.vandervalkhotelenschede.nl

Lunchlocatie 11 december

Eichenhof Landgut
Almsick 43
48703 Stadtlohn
Nordrhein-Westfalen
Telefoon: [+49 2563 97520](tel:+49256397520)

Finishlocatie 12 december

Het Wapen van Beckum
Beckumerkerkweg 20,
7554 PV HENGLO

Telefoon: +31 74 367 6565

1.4. Programma

Opening inschrijving: 1 juli 2020;
Publicatie reglement: 1 november 2021;
Sluiting inschrijving: 1 december 2021
Documentencontrole: vrijdag 10 december 2021, 21:00 – 22:00 uur
zaterdag 11 december 2021, 07:00 – 09:00 uur

Zaterdag 11 december

07:00 – 09:00 uur Documentencontrole voor degenen die dit niet vrijdagavond hebben gedaan

09:01 – 10:27 uur Start ochtendetappe. De Clubklasse start eerst, daarna de Sportklasse en tenslotte de Expertklasse

12:17 – 14:06 uur Finish ochtendetappe, aankomst lunchlocatie

13:02 – 14:51 uur Start middagetappe

16:01 – 17:46 uur Finish middagetappe

17:30 – 20:00 uur Borrel

20:15 – 22:00 uur Feestelijk diner

Zondag 12 december

07:31 – 8:59 uur Start zondagetappe. De Expertklasse start eerst, daarna de Sportklasse en tenslotte de Clubklasse

12:33 – 13:32 uur Aankomst zondagetappe

12:30 – 14:00 uur Borrel

14:00 – 16:00 uur Lunch en prijsuitreiking, huldiging van de NK-kampioenen 2021.

1.5. Inschrijvingen

Alleen equipes waarvan minstens één lid van de equipe DHRC-lid is, of meteen DHRC-lid wordt, kunnen inschrijven.

Inschrijven kan vanaf 1 juli 2020 uitsluitend digitaal via www.dhrc.nl. De inschrijving sluit op 1 december 2021 of zodra het maximale aantal van 80 equipes is bereikt.

1.5.1. Inschrijfgeld

Het inschrijfgeld bedraagt:

	Beide leden van de equipe zijn ten hoogste 30 jaar oud	Minstens een van de leden van de equipe is ouder dan 30 jaar
Beide leden van de equipe zijn DHRC-lid:	€ 270,00	€280,00
Een van de leden van de equipe is DHRC-lid:	€ 320,00	€ 330,00

Toeslag voor twee éénpersoonskamers: € 125,00

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 1 november 2021 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL31ABNA0529697505 van de DHRC, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld is bijgeschreven op de bankrekening van de DHRC.

1.5.2. Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

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

De organisatie behoudt zich het recht voor om al te bescheiden equipes in een hogere klasse te plaatsen, dan wel te optimistische equipes te adviseren in een lagere klasse uit te komen. Als de ingeschreven equipe het niet met de beslissing in een hogere klasse mee te doen eens is, dan kunnen zij de inschrijving annuleren, waarbij ze het volledige inschrijfgeld terugkrijgen.

1.5.3. Weigering

De organisatie behoudt zich het recht voor de inschrijving van één of beide leden van een equipe (met opgaaf van de reden) te weigeren. In een dergelijk geval zal het volledige inschrijfgeld worden terugbetaald.

1.5.4. Inschrijving teams

Deelnemers kunnen zich voor aanvang van de rally bij de starttafel als team aanmelden. Een team bestaat uit tenminste drie en maximaal vijf equipes, die niet in dezelfde klasse hoeven uit te komen. Een equipe kan slechts van één team deel uit maken.

1.5.5. Wijzigen inschrijving

De equipe mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto vervangen door een andere auto tot uiterlijk één uur voor de start van de eerste deelnemer, mits deze auto voldoet aan de deelnamevoorwaarden. Het wisselen van auto tijdens de rally is niet toegestaan. Overtreding van deze regel leidt tot uitsluiting. De bestuurder dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs en de minimale leeftijd te hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt. Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rally onderling te wisselen, mits beide leden van de equipe in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en beiden de minimale leeftijd hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt.

1.5.6. Annulering door de deelnemer

Annulering van een inschrijving is alleen mogelijk door middel van een e-mail aan het wedstrijdsecretariaat en is alleen geldig wanneer het wedstrijdsecretariaat daarvan per e-mail een bevestiging heeft verstuurd.

Bij annulering door de deelnemer wordt gerestitueerd:

1. bij annulering vóór 16 november 2021: het volledige inschrijfgeld;
2. bij annulering vanaf 17 november tot en met 29 november 2021: 50% van het inschrijfgeld;
3. bij annulering na 29 november 2021 geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd. Wel is het mogelijk in de klasse waarin is ingeschreven een andere equipe te laten deelnemen.

1.5.7. Annulering door de organisatie

De organisatie zal 75% van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers, indien het evenement door overmacht niet doorgaat. Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het niet afgeven of het intrekken of weigeren van vergunningen en **overheidsmaatregelen in verband met de Coronapandemie**.

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 7 december 2021 wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging gestuurd.

1.6. Verzekering – QR check en vrijwaringsclausule

1.6.1. Verzekering van de deelnemer

Deelnemers moeten voor hun auto in het bezit zijn van een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM). Deze verzekering dient tijdens het evenement aan de specifieke bestuurder(s) dekking te geven. De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen de bestuurder(s) de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt. De polis dient tevens dekking te bieden bij een eventuele rijvaardigheidstest op een afgesloten terrein. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer om dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

1.6.2. Verzekering van de organisator

De DHRC heeft een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade aan personen en/of goederen van derden en/of vrijwilligers en/of medewerkers en/of deelnemers bij de GIO afgesloten. Tevens heeft zij een secundaire WAM-verzekering ten behoeve van de deelnemers. Zij maakt hiervoor gebruik van het hiertoe collectief door de NHRF ingekochte verzekeringspakket.

De dekking van de secundaire WAM-verzekering gaat in bij de start van het wedstrijdgedeelte van het evenement en eindigt bij de finish van het wedstrijdgedeelte of op het moment dat de betreffende equipe niet meer deelneemt. Het eigen risico bedraagt per deelnemer € 1500,00.

1.6.3. QR Check

Bij de deelnemers wordt voor aanvang van het evenement een QR Check afgenomen; dit kan ook van toepassing zijn bij de horeca gelegenheden (Nationaal of Internationaal).

1.6.4. Vrijwaringsclausule

De DHRC wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enige schade die veroorzaakt is, gedurende het evenement, door en/of aan deelnemer(s) en/of door en/of aan deelnemende auto's. De organisator wijst tevens iedere aansprakelijkheid af voor het niet nakomen van de wet en regelgeving zoals deze geldt in Nederland en/of in andere landen waar het evenement plaats vindt door en/of ten opzichte van deelnemers en/of deelnemende auto's. Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of het niet nakomen van de wet en regelgeving in het betreffende land. Zij zullen bijzonderheden van enig incident waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen komen, direct aan de organisator melden.

Tegen de organisator, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement zal geen claim ingediend worden die voortkomt uit incident(-en) en/of ongeval(-len) ten gevolge van activiteiten van vorengenoemde (rechts-)personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Deelnemers dienen voor aanvang van het evenement de verklaring zoals opgenomen in Bijlage A te ondertekenen. Wordt voornoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de deelnemer niet tot de start toegelaten.

1.7. Toe te laten auto's

1.7.1. Leeftijdgrens

Toegelaten worden personenauto's met een bouwjaar van **vóór 1 januari 1991**.

1.7.2. Wettelijke eisen

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

1.7.3. Aanvullende voorschriften

Deelnemende auto's mogen nimmer over een overdadig geluidsniveau beschikken. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

In elke deelnemende auto moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn. Dit grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage.

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

1. veiligheidsgordels (uitgezonderd, maar aanbevolen, voor deelnemende auto's die gebouwd zijn voor 1971);
2. een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg. en geschikt voor vloeistofbranden;
3. een gevarendriehoek;
4. een verbanddoos;
5. twee veiligheidshesjes;
6. een sleepkabel.

1.7.4. Reclame

De verplichte reclame van de organisatie dient te worden aangebracht op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze reclame in delen aan te brengen op de auto. Uitzondering op deze regel is alleen mogelijk na overleg met en goedkeuring van de organisatie voorafgaand aan de start.

Bij het ontbreken van enig deel van de reclame en/of het wedstrijdnummer wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

Reclame op een historische auto, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen exact overeenstemmen met de originele uiting.

1.7.5. Rallyschilden en wedstrijdnummers

De deelnemers ontvangen bij de documentencontrole twee rallyschilden. De rallyschilden dienen aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd te worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven.

1.7.6. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor afstandsmeting en/of snelheidsmeting en/of tijdmeting, al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten, zijn toegestaan. Deze apparatuur mag zowel mechanisch als elektronisch als gps-gestuurd zijn.

Het gebruik van apps op een smartphone met bovengenoemde functionaliteiten is niet toegestaan.

1.7.7. Navigatieapparatuur

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

Het gebruik van gps-navigatieapparatuur of smartphones ten behoeve van plaatsbepaling is niet toegestaan op straffe van uitsluiting.

1.7.8. Communicatieapparatuur

Het gebruik van mobiele telefoons tijdens de wedstrijd is niet toegestaan. Uitzonderingen hierop zijn:

1. bij calamiteiten (zie bijlage B);
2. het inroepen van hulp van het serviceteam van de organisator;
3. het melden van opgave bij de organisator.

1.7.9. Controle op niet toegestane apparatuur

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van navigatie- en communicatieapparatuur.

1.7.10. Extra brandstof

Het meevoeren van extra brandstof in deugdelijke jerrycans in de auto is toegestaan tot maximaal 10 liter in totaal. Uit veiligheidsoverwegingen mag deze extra brandstof zich NIET bevinden in de passagiersruimte van de auto.

1.8. Verloop van het evenement

1.8.1. Tijdschema

Het tijdschema van het evenement is zodanig opgesteld, dat deelnemers onder normale omstandigheden de opgelegde opdrachten binnen de gegeven tijd kunnen uitvoeren. Als het tijdschema door onvoorziene omstandigheden (bijv. weersomstandigheden) niet gehandhaafd kan worden, dan zal de organisator tijdig adequate aanpassingen laten plaatsvinden. De organisator zal deelnemers hiervan tijdig op de hoogte brengen, bijvoorbeeld door een bulletin of door een

mededeling van officials onderweg.

1.8.2. Documentencontrole - Inschrijftafel

De equipes dienen zich **op vrijdagavond 10 december tussen 21:00 en 22:00 uur, of op zaterdagochtend 11 december tussen 07:00 en 09:00 uur** te melden bij de documentencontrole in de startlocatie. **Hier zal het volgende gecontroleerd worden:**

- 1. Betaling van het inschrijfgeld;**
- 2. Ondertekening van de vrijwaringsverklaring (Bijlage A);**

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

1.8.3. Startprocedure

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

1. Expertklasse: startnummers 201 tot en met 230;
2. Sportklasse: startnummers 101 tot en met 150;
3. Clubklasse: startnummers 1 tot en met 30.

De equipes starten met een interval van 1 minuut.

De starttijd **is** bekend gemaakt op de website en is opgehangen op het publicatiebord. **Zie ook paragraaf 1.4. van dit reglement. Een voorlopige startlijst wordt bij het acceptatiebericht meegezonden.** Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek.

De equipes dienen zich 10 minuten vóór hun starttijd te melden bij TC 1 UIT (zaterdagmorgen) en TC 11 UIT (zondagmorgen) voor het in ontvangst nemen van het routeboek. TC 1 UIT en TC 11 UIT bevinden zich buiten op het parkeerterrein bij Van der Valk Enschede.

Een equipe die zich meer dan 30 minuten na haar starttijd meldt kan niet meer van start gaan.

1.8.4. Verkeersregels

Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt te houden aan de verkeersregels die gelden in het land waarin zij zich bevinden.

Deelnemers zijn verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat derden geen aanstoot hoeven te nemen aan passerende deelnemers.

Geconstateerde snelheidsovertredingen worden bestraft (zie artikel 1.8.5 en artikel 2.11.). Andere overtredingen van verkeersregels worden bestraft met 300 strafpunten.

Politieagenten en/of officials van de organisatie die de overtreding hebben vastgesteld, kunnen de equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Indien ze de bestuurder niet op die plek aanhouden, kunnen ze de wedstrijd-leiding om toepassing van de straf vragen.

1.8.5. Gedrag deelnemers

Deelnemers dienen aanwijzingen en/of instructies van de officials op te volgen.

Deelnemers dienen te allen tijde andere voertuigen, die willen passeren, ruimte te verlenen.

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de deelnemers of van personen voor wie zij verantwoordelijk zijn wordt beoordeeld door de wedstrijdleiding, die straffen kan opleggen tot en met uitsluiting.

Buitensporige snelheidsovertredingen en herhaalde overtreding van verkeersregels worden gezien als het in diskrediet brengen van de historische rallysport en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

1.8.6. Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start en na de finish is een deugdelijk zeil onder de auto, of een lekbak, verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachttijd) bij bemande con-

troleposten dienen deelnemers zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor omwonenden. Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of, indien aanwezig, in daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponneerd. Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, dan is de equipe verplicht dit direct aan de organisatie te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Geconstateerde schade wordt op de betrokken equipe verhaald. Overtreding van deze voorschriften kan leiden tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de equipe jegens het organisatiecomité om de kosten van reiniging, schade, enzovoorts te voldoen.

1.8.7. Service

Onder service wordt verstaan het verlenen van vooraf georganiseerde assistentie door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van dit soort service is gedurende het gehele evenement niet toegestaan. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.

Elke equipe die de serviceregels overtreedt, zal worden bestraft met:

1. eerste geconstateerde overtreding: 300 strafpunten;
2. tweede geconstateerde overtreding: uitsluiting.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Het is geoorloofd dat een gestrande auto door het serviceteam van de organisatie of door een collega-equipe over een korte afstand naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Indien de ingeschreven auto niet op eigen kracht de finish bereikt zal de equipe niet geklasseerd worden.

Bij technische problemen onderweg kan contact opgenomen worden met het serviceteam van BAS Autoservice, telefoon +31 544 397 350. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontleen.

1.8.8. Schades

Deelnemers zijn verplicht onverhoopte schade die tijdens het evenement aan eigen of andermans auto en/of goed is toegebracht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk bij de laatste controle van de betrokken etappe, aan de organisator te melden. Aan het niet melden van een schade kan een sanctie tot en met uitsluiting worden verbonden, een en ander ter beoordeling van de wedstrijdleiding.

1.8.9. Uitvallen

Indien een equipe de rally niet meer verder kan vervolgen, wordt zij verzocht de wedstrijdleiding hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen (telefoon: +31 654 274 704).

1.9. Vragen – Protesten

1.9.1. Vragen

Na het sluiten van de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tegelijkertijd publiceert de organisatie de definitieve moederkaart(en) op het publicatiebord. Een deelnemer kan bij de organisator vragen stellen over het verloop van het evenement, opgelopen strafpunten en genomen beslissingen die van invloed geweest (kunnen) zijn op het eindklassement. Hiervoor zijn vragenformulieren beschikbaar. Deelnemers dienen het vragenformulier in te leveren bij de contactpersoon deelnemers of bij de finishcontrole.

Voor routetechnische vragen kunnen deelnemers tot 30 minuten na het sluiten van de finish vragen indienen.

Voor vragen over het berekenen van het aantal strafpunten en de klassering kunnen deelnemers tot 15 minuten na het publiceren van de voorlopige uitslag terecht.

De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen.

1.9.2. Neutralisaties

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

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controles worden geannuleerd;

2. de betreffende controles worden als vervallen verklaard.

Eventuele neutralisaties worden door de organisatie aangebracht in de definitieve moederkaart(en) op het publicatiebord.

1.9.3. Protesten

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

1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking

1.10.1. Voorlopige en definitieve uitslag

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

Als er geen vragen en/of protesten over de voorlopige uitslag zijn, dan wordt deze na 15 minuten definitief en wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

De officiële uitslag zal ook in detail vanaf 13 december 2021 worden gepubliceerd op de website van de organisatie.

1.10.2. Klassement

Het eindklassement wordt per klasse bepaald door alle strafpunten bij elkaar op te tellen. De equipe met het laagste totaal per klasse wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen, de naast hogere equipe tot tweede, enzovoorts.

1.10.3. Ex aequo

In het geval dat twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de **regelmatigheidsproeven** de hoogste klassering krijgen.

Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden..

1.10.4. Prijzen

Per klasse zijn er prijzen beschikbaar in de vorm van bekens voor de bestuurder en de navigator, in de verhouding van minimaal één prijs op elke zeven ingeschreven equipes in de betreffende klasse.

1.10.5. Tenslotte

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

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringsclausule	uitsluiting
Niet inleveren gezondheidsverklaring	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	uitsluiting
Gebruik van mobiele telefoon	uitsluiting
Verkennen van de route	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Een eerste constatering van hinderlijk weggedrag, onsportief gedrag of overtreding van de wegenverkeerswet	300 strafpunten
Een tweede constatering van hinderlijk weggedrag, onsportief gedrag of overtreding van de wegenverkeerswet	uitsluiting
Een eerste constatering van gebruik van georganiseerde service	300 strafpunten
Een tweede constatering van gebruik van georganiseerde service	uitsluiting

2. Technische aspecten

2.1. Routeboek

De deelnemers kunnen het routeboek **10 minuten voor** hun geplande starttijd van **TC 1 UIT (zaterdagochtend)** en **TC 11 UIT (zondagochtend)** bij de starttafel van de betreffende etappe afhalen. Voor elke etappe wordt een apart routeboek verstrekt.

Het routeboek voor zaterdagmiddagetappe wordt op de geplande starttijd van TC 7 UIT verstrekt.

In de routeboeken zijn onder andere de plaatsen van de tijdcontroles opgenomen en een gedetailleerde omschrijving van de route die moet worden gevolgd.

Er wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1:50.000 en **1:25.000**. De schaal wordt steeds op het kaartfragment vermeld. In het routeboek van de eerste etappe zijn de legenda's van de topografische kaarten opgenomen.

2.1.1. Ander kaartmateriaal

Het is niet toegestaan om over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering door een official zal de betreffende equipe worden bestraft met 300 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal.

2.1.2. Tanken

Als service voor de deelnemers staan op het kaartmateriaal tankstations aangegeven. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd.

2.2. Controlekaarten

2.2.1. Tijd- en routecontrolekaart

Bij de start krijgt elke equipe een controlekaart. Op de controlekaarten zijn voor iedere equipe de individuele ideale passeertijden van de tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De controlekaarten blijven eigendom van de organisatie.

2.2.2. Gebruik controlekaarten

Controlekaarten moeten op verzoek worden getoond. Bij bemande controles moeten de controlekaarten door een lid van de equipe aan de official worden overhandigd voor registratie.

2.2.3. Veranderingen

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 100 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

2.2.4. Verantwoording

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan de verschillende controles en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet er zelf op letten de controlekaarten op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de controlekaarten correct zijn ingevuld. De official is de enige persoon die tijden op de controlekaarten mag invullen.

2.3. Routeopdracht

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

2.4. Routecontroles

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt.

Tijdens de Rallyhappening zult u onderweg géén fysieke controlebordjes tegenkomen. Er wordt gebruik gemaakt van Rallycheck (zie paragraaf 2.14). U dient de Rallycheck-app geïnstalleerd te hebben op uw smartphone.

Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 100 strafpunten.

Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 100 strafpunten.

2.5. Herstelopdrachten

Bij een route- of tijdcontrole kan een (herstel)opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Hieronder treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de R (rechts) ook een L (links) kan voorkomen. Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door een aanduiding voor welke klasse(n) ze bedoeld zijn: E = Expertklasse, S = Sportklasse, C = (Moderne) Clubklasse.

Herstelcodes:	HK	Hier Keren;
	1R	Eerste weg rechts;
	ER	Einde weg rechts;
	XR	Viersprong rechts;
	VR	Voorrangskruising rechts;
	NVO	Niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route
	DMIL	Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
	DMG	Niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen;
	DMP 2	Niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren met inachtneming van hoofdstuk 3.
	DMTC	Rij kortste route naar eerstvolgende TC

Eventuele herstelopdrachten bij routecontroles verschijnen op het scherm van de mobiele telefoon bij het aandoen van de routecontrole

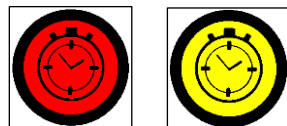
2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf

2.6.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van zendergestuurde klokjes die hun tijd ontvangen van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen bij Frankfurt ("atoomtijd", "Funkuhr").

2.6.2. Herkenbaarheid

Elke etappe start met een TC UIT. **Bij een TC UIT vertrekt u altijd weer op uw ideale tijd.** Elke etappe eindigt met een TC IN. Daartussen zijn ook "gewone" TC's. Zo'n TC is herkenbaar aan een wit bord met een rode stopwatch, op ongeveer 25 meter voorafgegaan door een wit bord met een gele stopwatch.



2.6.3. Melding

Equipes zijn verplicht bij een TC hun doorkomsttijd te laten noteren op hun controlekaart. Het meldingstijdstip bij een TC is dat de minuut waarin u het bord met de gele stopwatch passeert.

Alleen de laatste TC (TC IN) mag eerder dan de ideale passeertijd (IPT) worden aangedaan om onnodig wachten te voorkomen.

2.6.4. Finish

Bij de laatste TC van een rallydag (de dagfinishcontrole) dient u zich niet meer dan 30 minuten na uw IPT te melden, anders wordt u **NIET GEKLASSEERD**! Dreigt u in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om dit te voorkomen.

De dagfinishcontrole dient op eigen kracht te worden aangedaan, anders wordt u niet geklasseerd.

2.6.5. Strafpunten

Bij een TC IN mag u zich ongestraft eerder dan de IPT melden. Bij de andere TC's wordt eerder melden dan de IPT bestraft met **10** strafpunten per minuut afwijking; meer dan 15 minuten voor de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC en wordt bestraft met **300** strafpunten.

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

Tijd inhalen wordt niet bestraft zolang men de TC niet aandoet vóór de IPT. Meer dan 30 minuten na de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC en wordt bestraft met **300** strafpunten (met uitzondering van de laatste TC IN van een rallydag: zie artikel 16).

Voorbeeld

TC	IPT	WPT ₁	Afwijking	Strafpunten	Toelichting
TC 1 UIT	08:16	08:16	Op tijd vertrokken	0	Bij volgende TC op IPT melden
TC 2	09:01	09:00	1 minuut te vroeg	10	Staat uw eigen klok misschien niet goed? Als u niet zeker bent van de eigen klok, kunt u bij de TC altijd naar de wedstrijdtijd informeren. Bij volgende TC niet wéér een minuut vroeger melden, maar op uw IPT.
TC 3	09:21	09:21	Op tijd	0	
TC 4	09:54	10:13	19 minuten te laat	190	Bij TC 5 mag u zich ongestraft 19 minuten te laat melden. U mag in het volgende traject tijd inhalen, maar u mag zich niet (ongestraft) eerder dan uw oorspronkelijke IPT melden bij TC 5.
TC 5	10:38	10:55	17 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	0	U mag zich ongestraft 19 minuten na uw IPT van TC 5 = 10:38 + 19 = 10:57 melden. U meldt zich om 10:55, dus u heeft 2 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald. Dat mag ongestraft. Uw achterstand op het oorspronkelijke tijdschema bedraagt nu nog 17 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 6 ongestraft tot 17 minuten na uw oorspronkelijke IPT mag melden.

1 Werkelijke passeertijd

TC	IPT	WPT ₁	Afwijking	Strafpunten	Toelichting
TC 6	11:32	12:56	25 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	80	U mocht zich bij TC 6 ongestraft 17 minuten later melden, maar doet dit 25 minuten later. Dus dit zijn $25 - 17 = 8$ minuten later dan toegestaan. Dit resulteert in $8 \times 10 = 80$ strafpunten. Uw achterstand is opgelopen naar 25 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 7 ongestraft tot 25 minuten na uw oorspronkelijke IPT mag melden.
TC 7	12:24	12:56	32 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	300	U bent meer dan 30 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT. Deze TC heeft u daarom gemist. Uw achterstand blijft 25 minuten en u mag zich bij TC 8 ongestraft tot 25 minuten na uw oorspronkelijke IPT melden.
TC 8	12:59	13:26	27 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	20	U mocht zich bij TC 8 ongestraft 25 minuten later melden, maar doet dit 27 minuten later. Dus dit zijn $27 - 25 = 2$ minuten later dan toegestaan. Dit resulteert in $2 \times 10 = 20$ strafpunten. Uw achterstand is opgelopen naar 27 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 9 ongestraft tot 27 minuten na uw oorspronkelijke IPT mag melden.
TC 9	13:50	14:05	15 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	0	U mag zich ongestraft 27 minuten na uw IPT van TC 9 $= 13:50 + 27 = 14:17$ melden. U meldt zich om 14:05, dus u heeft 12 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald. Dat mag ongestraft. Uw achterstand op het oorspronkelijke tijdschema bedraagt nu nog 15 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 10 ongestraft tot 15 minuten na uw oorspronkelijke IPT mag melden.
TC 10	14:31	14:49	18 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	30	U mocht zich bij TC 10 ongestraft 15 minuten later melden, maar doet dit 18 minuten later. Dus dit zijn $18 - 15 = 3$ minuten later dan toegestaan. Dit resulteert in $3 \times 10 = 30$ strafpunten.
Totaal				630	

2.7. Regelmatigheidsproef (RP)

Als onderdeel van het evenement zijn **dr** RP's opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel staan in het routeboek of worden bij de start van de RP uitgereikt.

De RP begint bij een zogenoemde zelfstart. Deze is duidelijk in het routeboek aangegeven. In het veld is deze aangegeven met een bord (zie artikel 2.15).

De tijd waarop u moet starten bij een zelfstart staat duidelijk in het routeboek aangegeven (x minuten na uw WPT bij de voorafgaande tijdcontrole). De zelfstart wordt geacht in de eerste seconde van de minuut plaats te vinden. Voorbeeld: stel dat de WPT bij de TC voorafgaand aan de RP 14:07 is en de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na uw WPT, dan is uw zelfstart om exact 14:10:00.

U dient op uw starttijd bij de (zelf)start te vertrekken. De RP loopt van de (zelf)start tot het bord "einde RP" (zie artikel 2.15). Het einde van een RP kan ook alleen in het routeboek zijn aangegeven. U moet de RP zo exact mogelijk, op de

seconde nauwkeurig, afleggen volgens de bijbehorende afstand-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.

Tijdens het rijden van de RP controleert de organisatie door één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. De locatie noch de rijtijd naar een GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven.

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

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

De lengte van de regelmatigheidsproef is minimaal 2 en maximaal 25 kilometer.

Een GTC staat nooit opgesteld langs grote doorgaande routes en een GTC staat altijd meer dan 2 kilometer na:

1. de start van de RP;
2. een beweegbare brug;
3. een spoorwegovergang;
4. een verkeerslicht.

Tevens zijn er zogenoemde Rallycheck-RP's opgenomen. Dit zijn hele korte RP's (minder dan drie kilometer), waarbij de start en de finish door middel van foto's in het routeboek zijn opgenomen. Rallycheck bepaalt de start- en finishtijden automatisch. Tijdens een Rallycheck RP rijdt u een gemiddelde snelheid van 42,0 kilometer per uur. Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt.

2.8. Behendigheidsproef/Test

Niet van toepassing.

2.9. Routeonderbrekingen

Het kan voorkomen dat de geplande route niet bereden kan worden. We onderscheiden hierbij drie verschillende soorten routeonderbrekingen:

1. Door de uitzetter ook geconstateerde routeonderbrekingen. Denk hierbij aan wegen die er niet meer zijn, wegen die voorzien van een verbodsbord waardoor deze niet met de auto bereden mogen worden, wegen afgesloten met een hek en dergelijke. De uitzetter heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in artikel 3.1.3.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten nog niet waren, maar die kort voor het rijden van de rally door de deelnemers er wél waren (wegwerkzaamheden, een braderie, tijdelijk geplaatste verbodsborden en dergelijke). De uitzetter heeft deze routeonderbrekingen kort voor de rally geconstateerd. In een dergelijk geval kan de organisator/uitzetter een omleiding aanleggen met behulp van routepijlen (zie artikel 2.10, die de deelnemers moeten volgen).

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal **met de Rallycheck-app geaccepteerd** te worden.

3. Routeonderbrekingen, die zich uiterst kort of tijdens de rally voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval of een boze boer die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In zo'n geval dient u de voorgenomen route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De route daar naartoe is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen en keren is toegestaan.

Tijdens het rijden van deze route dient u routecontroles **op Rallycheck *niet* te accepteren**. Eventuele routecontroles die op het niet te rijden weggedeelte staan zullen worden geneutraliseerd.

2.10. Routepijlen

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift DHRC (zie artikel 2.15).

2. Horizontale routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden (zie artikel 2.9.2) en moeten verplicht gevolgd worden. Een omleiding wordt afgesloten met 2 boven of naast elkaar geplaatste routepijlen (zogenoemde dubbele routepijlen). Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen; er hoeft niet te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.
3. Dubbele routepijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt. Deze pijlen worden NIET voorafgegaan door enkele routepijlen.
4. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan mag die weg niet van deze zijde worden ingereiden.
5. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar boven is geplaatst, dan mag u deze weg inrijden, zelfs als deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de organisatie hiervoor toestemming heeft gekregen.

2.11. Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het gehele evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheden te houden. De organisator zal tenminste één keer per dag een snelheidscontrole binnen een bebouwde kom, 30 kilometerzone of quietzone houden, bij voorkeur op plaatsen waar naleving van de maximum snelheid voor de leefomgeving en/of verkeersveiligheid van duidelijk belang is.

Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 100 strafpunten per elke vijf kilometer die vervolgens te hard wordt gereden, boven de eerste vijf kilometer. Voorbeeld: in een dertigkilometerzone wordt 31 tot en met 35 kilometer per uur niet bestraft, 36 tot en met 40 kilometer per uur is 100 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 200 strafpunten, enzovoorts. **Een snelheidsovertreding van meer dan 30 km per uur (waar de toegestane snelheid 30 of 50 km/u is) wordt bestraft met uitsluiting.**

2.12. Quietzones

Een quietzone (Q-zone) heeft tot doel een rustige doortocht van de deelnemers te waarborgen, met een minimum aan overlast voor de omwonenden. Deelnemers dienen hier uiterst behoedzaam te rijden. De maximum snelheid in een Q-zone bedraagt 30 km/uur.

Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een bord (zie artikel 2.15.) Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. Is dat niet het geval, dan geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt.

Q-zones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding "Q-zone".

Alle onverharde wegen dienen aangemerkt te worden als Q-zones. Die wegen hoeven dus niet als zodanig aangegeven te zijn met een bord of op het kaartfragment.

2.13. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Te laat melden bij de start	10 strafpunten per minuut, maximum is 300
Eerste constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300 strafpunten
Tweede constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100 strafpunten
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut, maximum is 300
Te laat aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut, maximum is 300
Missen van een tijdcontrole	300 strafpunten
Meer dan 30 minuten te laat finishen	uitsluiting
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een RP	1 strafpunt per seconde, maximum is 100
Missen van een GTC	100 strafpunten
Langzamer dan de normtijd afleggen van een behendigheidsproef/test	1 strafpunt per seconde, maximum is 100
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	100 strafpunten voor elke 5 kilometer per uur die hard wordt gereden (boven de eerste 5 kilometer per uur)
Snelheidsovertreding van meer dan 30 km per uur (waar de toegestane snelheid 30 of 50 km/u is)	uitsluiting

2.14. Uitleg Rallycheck

De Rallycheck-app is beschikbaar voor Android- en iPhone-toestellen.

Zie de Rallycheckhandleiding voor actuele informatie over de app:

<https://rallycheck.com/nl/rallycheck-user-manual/>

U dient de handleiding vooraf aan de Rallyhappening door te nemen, dat scheelt echt heel veel vragen en eventuele onduidelijkheden.

2.14.1. Installatie

Rallycheck is algemeen beschikbaar in de Google Play Store en de Apple App Store.

U kunt de app downloaden vanaf uw smartphone als u in de Store zoekt op "Rallycheck". De app is rechtstreeks te vinden voor Android via:

<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.rallycheck>

De app is rechtstreeks te vinden voor iPhone via:

<https://apps.apple.com/nl/app/rallycheck/id1475777408>

Sta het gebruik van locatievoorzieningen toe! Anders werkt de GPS-functie niet en vindt de app geen routecontroles.

2.14.2. Create account

Als u de app de eerste keer start dient u een account aan te maken. Daarvoor heeft u nodig: uw mobiele telefoonnummer, een e-mailadres en een wachtwoord.

Uw telefoonnummer en e-mailadres worden gecontroleerd door een validatiebericht. Op het opgegeven telefoonnummer ontvangt u een SMS-bericht met vijf cijfers. Vul die in op de app. Op het opgegeven e-mailadres ontvangt u een verificatiebericht. Klik op het linkje om uw e-mailadres te valideren.

2.14.3. Rijden met Rallycheck

We adviseren de volgende attributen:

1. Telefoonhouder met zuignap voor op de voorruit.
2. USB-voedingskabel van uw telefoon
3. USB-autolader

Plaats de telefoon horizontaal in de houder, dat werkt het prettigst.

Telefoonscherm: zet de lichtintensiteit van uw telefoonscherm op maximaal.

Telefoongeluid: Bij Android staat het geluid van Rallycheck op maximaal. Bij iPhone kunt u via het Settingsmenu met "Change Volume" het geluid harder zetten.

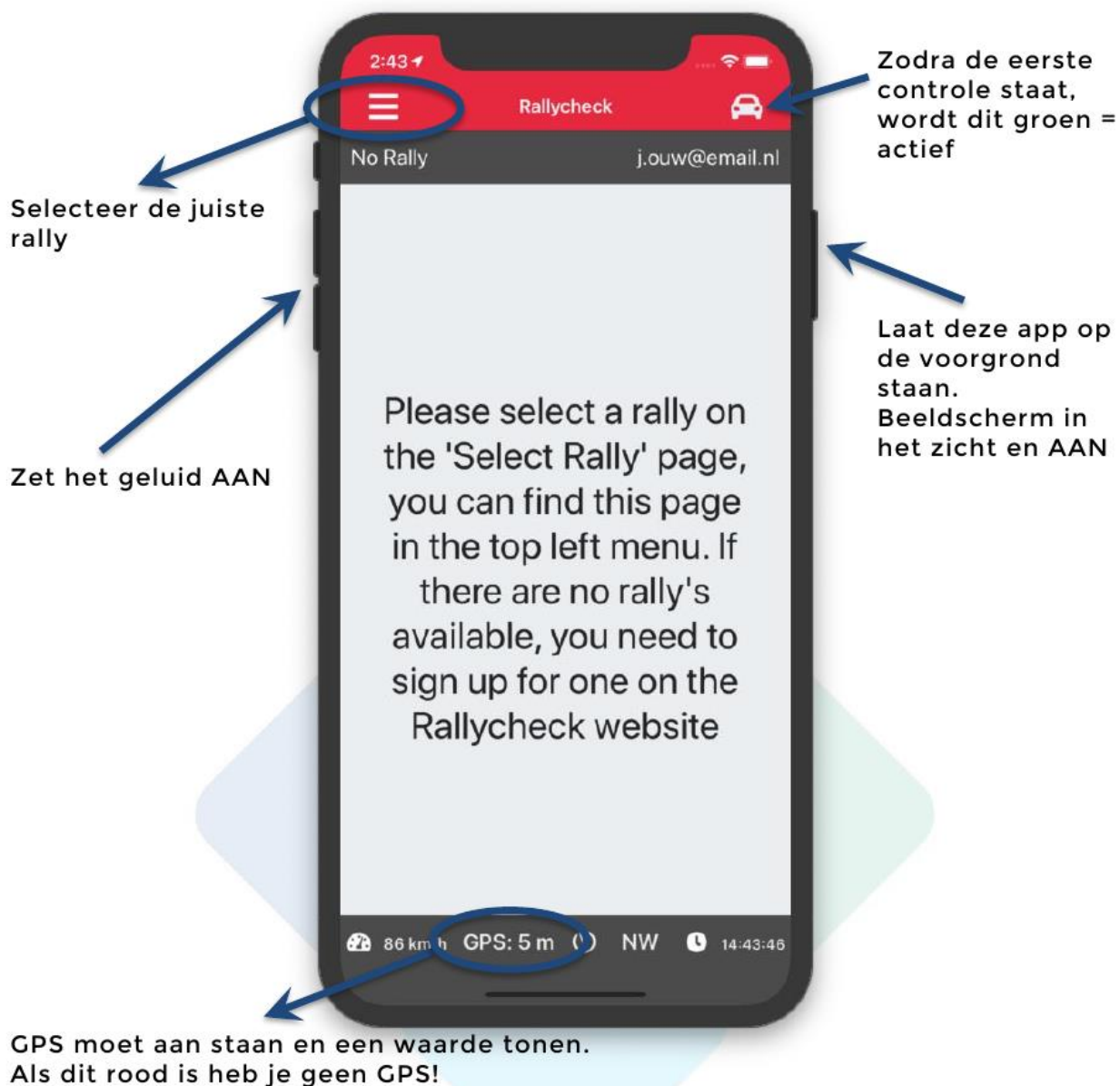
2.14.4. Rally kiezen

Bij het starten van de Rallycheck-app kunt u via het menu een rally kiezen. Selecteer "Rallyhappening 2020".

Langs de route verschijnen letters, cijfers of een getal in beeld (met geluid).

Is de letter/cijfer/getal volgens u goed? Accepteer hem dan ("Click to save")

Is de letter/cijfer/getal volgens u fout? Klik dan op Cancel of doe niets. Als u op Cancel drukt is de controleletter direct weg. Als u niets doet verdwijnt de controleletter na 60 seconden.

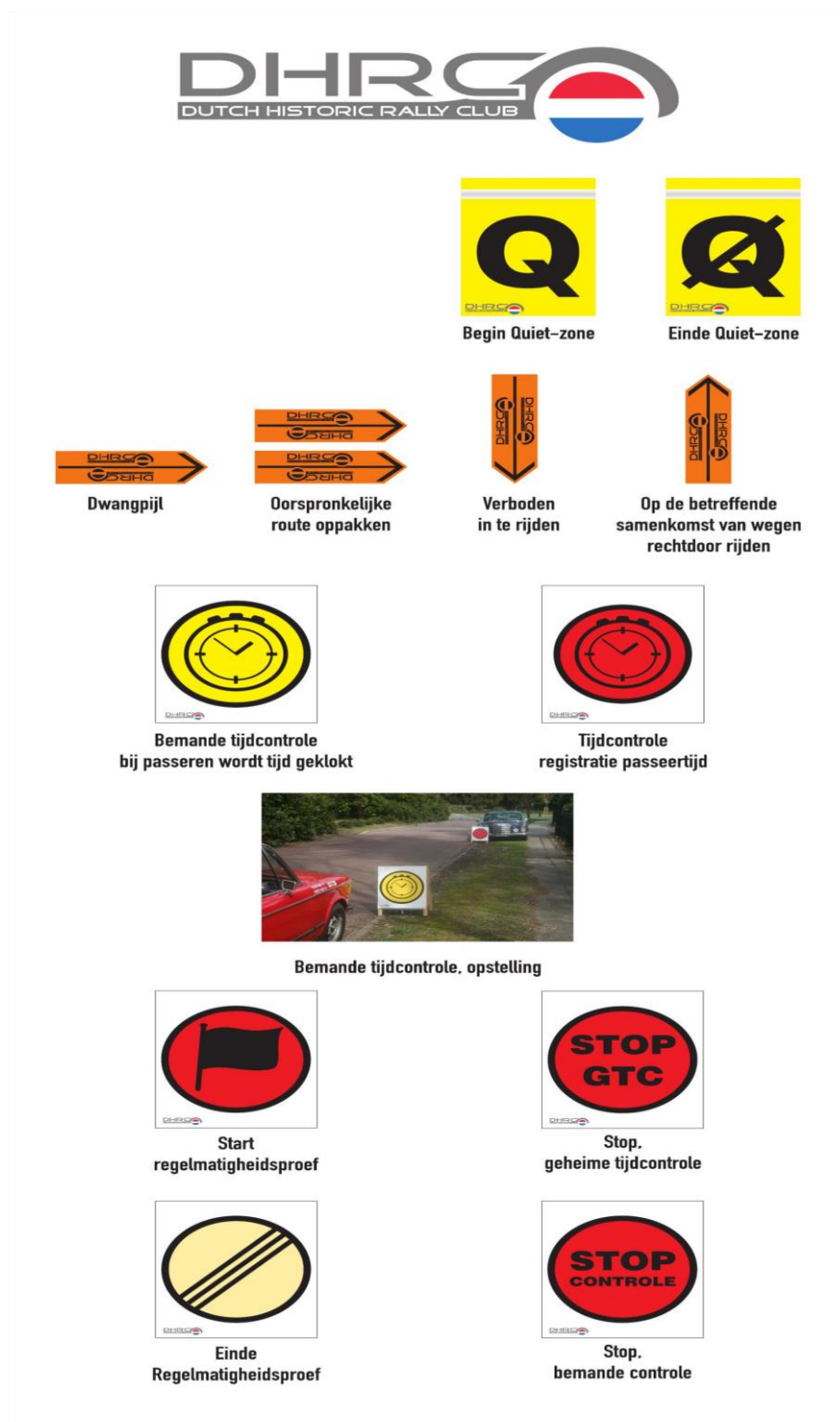




Routecontrole



2.15 Voorbeelden controlemateriaal



3. Beschrijving systemen

3.1. Algemeen

3.1.1. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is (in het vervolg kaartweg genoemd). Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.

Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).

De te hanteren systemen zijn in het trajectenoverzicht en/of op het betreffende kaartfragment van het routeboek aangegeven.

2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is de routeconstructie bij systeem **pijlen en punten**, waarbij keren is toegestaan **op weg naar een pijl vanaf een punt met een groene sticker**.
3. TC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omrij- of nevenroute) opgenomen worden.
4. **Het gebruik van de kaartwegen wordt in de beschrijving van de systemen aangegeven.**
5. Bij de constructie hoeft geen rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bij een (mini)rotonde of een weg met gescheiden rijbanen. Bij een rotonde mag dus een route rechtsonder worden geconstrueerd en bij een weg met gescheiden rijbanen dienen de rijbanen als afzonderlijke kaartwegen te worden beschouwd.

Wegen die op de kaart als eenrichtingswegen zijn aangegeven mogen niet in tegengestelde richting in de constructie worden opgenomen. Fietspaden, pontveren, voetbruggen en wegen in aanleg/ontwerp mogen niet in de constructie worden opgenomen.

6. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet. Uitzondering hierop vormt het kaartteken wegafsluiting, dat de route wél blokkeert. Wanneer uit kaarttekens blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, dan worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
7. Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg af. Ook doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen.
8. Bij genummerde punten is een cirkel om de punt geplaatst. Deze cirkels hebben alléén ten doel de punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart.
9. Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en). Cirkels of ellipsen die een genummerd punt (aandachtspunt 8), een quietzone (artikel 2.15) of een van de kaart afwijkende situatie (artikel 3.1.2 aandachtspunt 4) aanduiden blokkeren de route NIET.
10. Bij een "kaartlas", waar de uitzetter twee kaarten naast elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
11. Indien u reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes, dan dient u voor de route linksom te kiezen (tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

3.1.2. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al

dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel zijn geen routecontroles geplaatst. U dient wel via de juiste weg de cirkel in en uit te rijden. Dit kan gecontroleerd worden.

4. Afwijkende wegaansluitingen met een afwijking van minder dan 25 meter worden geacht kloppend met de kaart te zijn. Uiteraard dient wel zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden. Nieuwe wegaansluitingen in de vorm van rotondes mogen altijd worden gebruikt.

3.1.3. De constructie van een omweg

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient u vanaf dat punt een omweg te construeren waarbij primair zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen. Secundair dient de omweg zo kort mogelijk te zijn.
2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
3. Bij het construeren van de omweg gelden dezelfde beperkingen/regels als tijdens het construeren van de voorgenomen route.
4. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert u een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt u welke wegen niet te berijden zijn (voorkennis). Deze voorkennis vervalt zodra u de voorgenomen route heeft hervat.
5. Indien een weg niet aanwezig is, of geheel gesloten voor auto's is (in beide richtingen) en men derhalve een omrijroute gaat rijden, mag de betreffende niet aanwezige of verboden weg ook niet tegengesteld in die omrijroute worden opgenomen.

3.2. Pijlen kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aangesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de rijopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
Indien een pijl niet te rijden is, rijdt u de kortste route naar de volgende pijl.
2. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
7. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.
8. **Wegen mogen meermalen, echter uitsluitend in één richting worden bereden; samenkomsten van wegen mogen meermalen bereden worden. Voordat u gaat rijden construeert u van TC naar TC de route zoals is aangegeven in deze routeopdracht. Daarmee ligt de voorgenomen route en de richting waarin wegen mogen worden bereden vast.**

3.3. Pijlen kortste route, zo weinig mogelijk rode wegen rijden

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aangesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de rijopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen, **waarbij zo weinig mogelijk gebruik gemaakt wordt van rode wegen.** Een langere route met minder rode wegen prevaleert boven de kortste

route. Het raken of kruisen van een rode weg wordt hierbij niet beschouwd als het rijden van een rode weg.

2. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. **Onder een aan de beurt zijnde pijl wordt geacht een witte weg te liggen; onder een niet aan de beurt zijnde pijl wordt geacht een rode weg te liggen.**
6. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
7. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd, rekening houdend met het gestelde onder punt 1. Zo ontstaat de voorgenomen route.
8. **Wegen mogen meermalen, echter uitsluitend in één richting worden bereden; samenkomsten van wegen mogen meermalen bereden worden. Voordat u gaat rijden construeert u van TC naar TC de route zoals is aangegeven in deze routeopdracht. Daarmee ligt de voorgenomen route en de richting waarin wegen mogen worden bereden vast.**

3.4. Pijlen en punten

1. **Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht genoemde pijlen en punten van begin tot eind en in de in de rijopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.**
2. **Indien een pijl niet te rijden is rijdt u de kortste route naar de volgende pijl.**
3. **De pijlen zijn genummerd met een rode sticker. De punten zijn genummerd met rode, witte of groene stickers.**
 - **van een TC, een punt of een pijl naar een pijl rijdt u de kortste route.**
 - **van een TC, een punt of een pijl naar een punt met een rode sticker rijdt u de kortste route.**
 - **van een TC, een punt of een pijl naar een punt met een witte sticker rijdt u de één na kortste route.**
 - **van een TC, een punt of een pijl naar een punt met een groene sticker rijdt u een vrije route.**
 - **van een punt of een pijl naar een TC rijdt u de kortste route.**

Op weg naar een punt met een groene sticker is de route vrij en mag gebruik gemaakt worden van niet op de kaart voorkomende wegen; keren op een punt met een groene sticker is toegestaan. Op weg naar een punt met een groene sticker dient u geen routecontroles te noteren. Uitsluitend in een straal van 20 meter rond een punt met een groene sticker kan een juiste routecontrole geplaatst zijn.

Op de kaartfragmenten voor dit systeem worden de gekleurde stickers als extra aandachtspunt aangegeven.



4. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
5. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
6. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.

7. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
8. Het is toegestaan om pijlen en punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen en punten nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden of te verlaten en pijlen te raken of te kruisen.
9. **Wegen en samenkomsten van wegen mogen meermalen in alle richtingen worden bereden.**

3.5. Grensbenadering

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarbij een op de kaart aangebrachte zwarte lijn (in het vervolg van dit artikel aangeduid met 'de grenslijn') zo dicht mogelijk in de in de rijopdracht aangegeven richting wordt benaderd.
2. Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
 1. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
 2. de route zo kort mogelijk is.
3. De grenslijn mag worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de grenslijn ligt. De grenslijn mag worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de grenslijn ligt. De grenslijn mag niet worden overschreden, **behalve inden de geconstrueerde grensbenaderingsroute niet kan worden bereden. Dan mag de grenslijn worden overschreden, teneinde zo weinig mogelijk te missen van de geconstrueerde route. Bij overschrijding van de grenslijn blokkeert de grenslijn de te rijden weg niet.**
4. **Wegen en samenkomsten van wegen mogen meermalen in alle richtingen worden bereden.**

Ingetekende lijn met barricades ("BARIL")

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.
4. Kleine "uitwasjes" aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. De ingetekende lijn wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. U dient hier een nevenroute te construeren waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de ingetekende lijn op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de ingetekende lijn op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
6. Het samenstel van de ingetekende lijn en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.
7. **Wegen en samenkomsten van wegen mogen meermalen in alle richtingen worden bereden.**

3.6. Vakken langste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht aangegeven vakken in de in de rijopdracht aangegeven nummervolgorde opgenomen zijn.
2. Op weg naar een vak of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
3. Binnen de vakken dient de langste route te worden geconstrueerd en gereden, waarbij geldt:
 1. wegen maar eenmaal bereden mogen worden;

2. samenkomsten van wegen meermalen bereden mogen worden. **Indien u hierbij de keuze heeft de samenkomsten van wegen te raken of te kruisen, dan dient u te kiezen voor raken.**
3. elk vak mag maar eenmaal in- en uitgereden worden.

4. Bijlage A - Vrijwaringverklaring

De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelname aan een historische regelmatigheidsrit zowel voor de deelnemer als voor derden het risico meebrengt van zaakschade en personenschade (letselschade), gevolgschade daaronder begrepen. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn eigen rekening. De deelnemer heeft het reglement en/of de uitgegeven bulletins van het evenement gelezen en verklaart de geldende bepalingen te zullen naleven en de geldende wettelijke voorschriften en/of door de bevoegde autoriteiten verstrekte voorschriften en aanwijzingen te zullen naleven.

De organisatie, sponsors, (bestuurs-)leden van de organiserende stichting/vereniging en de NHRF aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor welke schade dan ook – ongeacht waaruit die schade bestaat en hoe die is ontstaan – die een deelnemer in verband met deelname aan een evenement lijdt dan wel aan derden of andere deelnemers veroorzaakt. De deelnemer verklaart dat hij de organisatie, de NHRF en de sponsors niet aansprakelijk zal stellen of houden en hen zal vrijwaren voor enige door hem geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade hieronder begrepen.

Bovendien verklaart de deelnemer dat tijdens het evenement de auto waarmee aan een evenement wordt deelgenomen tenminste tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid verzekerd is conform de vereisten zoals vastgelegd in de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) en dat de voor deze verzekering berekende premie tijdig is betaald.

Het is de deelnemer bekend dat assuradeuren deelname aan regelmatigheidsritten mogelijk uit kunnen sluiten maar dat de deelnemer, indien dit voor hem of haar van toepassing is, tevens verklaart hiervoor een aanvullende verzekering te hebben afgesloten die de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) ook tijdens het evenement volledig dekt.

Indien de auto in Nederland is geregistreerd dient deze, indien van toepassing, over een geldige apk-keuring te beschikken, of een daarmee gelijk te stellen keuring als de auto in het buitenland is geregistreerd en voorts dat degene die de deelnemende auto bestuurt beschikt over een in Nederland geldig rijbewijs.

Tevens verklaart de deelnemer lichamelijk en geestelijk gezond te zijn om aan het evenement deel te nemen en dat deze bekwaam is om dit te doen. De deelnemer erkent de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerde sport, en verklaart dit risico te accepteren.

Tot slot verklaart de deelnemer het reglement van het evenement te zullen naleven alsmede dat de bestuurder tenminste 18 jaar is en over een geldig rijbewijs beschikt en dat er tijdens het evenement niet gewisseld wordt tussen de bestuurder en de navigator van de equipe indien zij niet beide over een geldig rijbewijs beschikken en/of niet beide voldoen aan de eisen die de verzekeraar van de deelnemende auto aan het besturen van de auto stelt.

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

5. Bijlage B - Calamiteitenprocedure

5.1.1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

1. de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
2. er sprake is van een ongeval waarbij een deelnemer en/of official betrokken is en waarbij meer dan alleen sprake is van "blikshade";

Zodra er sprake is van een calamiteit dient zoveel mogelijk volgens deze calamiteitenprocedure te worden gehandeld om de berichtgeving en de afhandeling hiervan zoveel mogelijk gestroomlijnd te laten verlopen.

5.1.2. 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: Ronald Melieste

TELEFOON: +31 653 234 290

5.1.3. 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 1-1-2². In vrijwel alle landen van West Europa wordt dit zelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
- ✓ Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam (zoals vermeld in de telefoonlijst).
- ✓ Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
- ✓ Beschrijf wat er is gebeurd:
 1. Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en / of overige weggebruikers gewond zijn);
 2. Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 3. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke);
 4. 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).

2 Is er bij het ongeval geen bereik met de mobiele telefoon, dan meldt men dit aan de eerstvolgende deelnemer met het verzoek door te rijden naar de eerstvolgende tijdcontrole of een locatie waar hij of zij wel bereik heeft. Hij of zij meldt al hetgeen hierboven staat beschreven.

Hij of zij moet daarna niet vergeten terug te rapporteren naar de hulpverleners op de plaats van het ongeval dat er professionele hulp onderweg is, zodat de hulpverleners de slachtoffers gerust kunnen stellen.

- ✓ 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.

5.1.4. 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.