



**Bijzonder Reglement
ABC Trial
25 september 2021**

Inhoudsopgave

1. Organisatorische aspecten.....	3
1.1. Omschrijving van het evenement	3
1.2. Organisatie.....	3
1.3. Locaties.....	5
1.4. Programma	5
1.5. Inschrijvingen	5
1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule	7
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	11
1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten	12
2. Routetechnische aspecten	13
2.1. Routeboek.....	13
2.2. Tijdenkaart	13
2.3. Rijopdracht.....	13
2.4. Koffiestops	13
2.5. Routecontroles	13
2.6. Herstelopdrachten	14
2.7. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf	14
2.8. Regelmatigheidsproef (RP)	16
2.9. Behendighedsproef/Test	16
2.10. Routeonderbrekingen	17
2.11. Quietzones.....	17
2.12. Snelheidscontroles	17
2.13. Samenvatting straffen technische aspecten.....	18
3. Beschrijving systemen.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.1. Bol-Pijl	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.2. Kaartlezen Algemeen	20
3.3. Grensbenadering	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.4. Ingetekende Lijn (al dan niet met barricades)	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.5. Pijlen/punten (op één na) kortste route	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.6. Pijlen Gekleurde Wegen.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
 Bijlage A – Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal	 25
Bijlage B – Calamiteitenprocedure	26
Bijlage C – Gebruik RallyCheck	27

1. Organisatorische aspecten

1.1. Omschrijving van het evenement

Algemeen

Classic Events organiseert op zaterdag 25 september 2021 de ABC Trial. De rally is een regelmatigheidsrit op de openbare weg waarbij de snelheid niet bepalend is voor het klassement en wordt verreden in Noord Oost Nederland. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles op basis van diverse kaartleessystemen en de resultaten van tests en regelmatigheidsproeven.

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

De ABC Trial telt mee voor het Nederlands Kampioenschap Historische Rally's georganiseerd door de DHRC en het Nederland Historische Regularity Rally Kampioenschap georganiseerd door de KNAF.

1.1.1. Vergunningen/ontheffingen

De provincies Drenthe en Groningen hebben ontheffing verleend aan Classic Events voor het houden van een regelmatigheidsrit voor klassieke personenauto's op 25 september 2021.

Alle gemeenten en overige wegbeheerders hebben verklaard geen bezwaar te hebben tegen de tijdens de rally te gebruiken wegen. De originele ontheffingen en/of verklaringen van geen bezwaar zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleader. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren daarnaar verwijzen.

1.1.2. Definities

Deelnemer:	natuurlijk persoon of rechtspersoon;
Equipe:	bestuurder en navigator;
Etappe:	route van TC UIT tot RC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject:	reeks bol-pijlopdachten of route op 1 of meer kaartfragmenten; dit is in de routeboeken duidelijk aangegeven, de trajecten zijn genummerd.

1.1.3. Reglement en bulletins

De Classic Events is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) en de Koninklijke Nederlandse Autosport Federatie (KNAF). De ABC Trial wordt voor wat betreft de wedstrijdtechnische aspecten onder auspiciën van de KNAF en voor wat betreft de routetechnische aspecten onder auspiciën van de NHRF georganiseerd.

Dat laatste 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 ABC Trial wordt verreden volgens dit Bijzonder Reglement. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd.

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 bekendgemaakt worden. Deze bulletins maken integraal deel uit van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden. Indien dit onmogelijk is wordt het routebulletin tijdens het verrijden van de rally aan de equipes uitgereikt, die de ontvangst ervan dienen te bevestigen.

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Voor en na de rally:

Naam: Classic Events
E-mailadres: info@classicevents.nl
Telefoon: 0578-561115
Tijdens de rally:

Naam: **Timo Rietbergen**
Adres: Van der Valk Emmen, Verlengde Herendijk 50, 7833 JD Nieuw-Amsterdam
Telefoon: **06-22204330 (mobiel Timo Rietbergen)**

- het NHRF Standaard Reglement;
- dit Bijzonder Reglement;
- de Wegenverkeerswetgeving van de betreffende landen.

1.2.2. Organisatiecomité

Wedstrijdleader:	Timo Rietbergen	8157 Telefoon: 06-2220430
Assistent wedstrijdleader:	Rudy Stam	40529
Wedstrijd secretaris:	Timo Rietbergen	8157
Uitzetter:	Joep Wanders	
Controleurs:	Hermine Vlas & Anthony Preston	
Serviceteam:	Classic Job	Telefoon: 06-41316808

Judge of Fact

De in Bulletin 1 genoemde officials van het evenement zijn Judge of Fact.

1.3. Locaties

1.3.1. Start- en Finishlocatie

Naam:	Van der Valk hotel "Emmen"
Adres:	Verlengde Herendijk 50, 7833 JD Nieuw-Amsterdam
Telefoon:	0591-571800

1.3.2. Lunchlocatie

Naam:	Fraylemaborg restaurant "De Boerderij"
Adres:	Hoofdweg 28, 9621 AL Slochteren
Telefoon:	0598-421280

1.4. Programma

Opening inschrijving:	1 juni 2021
Publicatie reglement:	15 augustus 2021
Sluiting inschrijving:	19 september 2021
Vrijwillige documentencontrole:	24 september 2021 van 20:30 tot 22:00 uur
Documentencontrole:	25 september 2021 van 07:30 tot 09:30 uur

Wedstrijddag

Start eerste equipe:	08:45 uur
Finish eerste equipe:	17:15 uur
Publicatie uitslag:	19:00 uur
Prijsuitreiking:	20:00 uur

1.5. Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 1 juni 2021 uitsluitend digitaal via www.thetrial.nl. De inschrijving sluit op 19 september 2021 of zodra het maximale aantal van 90 equipes is bereikt.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 285,- is bijgeschreven op de bankrekening van de Classic Events voor 1 augustus 2021. Na deze datum bedraagt het inschrijfgeld € 310,-

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 19 september 2021 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL61RABO0104638095 van de Classic Events, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

1. Master-klasse voor zeer ervaren deelnemers; kampioenschapsklasse: Expert;
2. Trial-klasse voor deelnemers met ervaring; kampioenschapsklasse: Sport;
3. Challenge-klasse voor deelnemers met geen of weinig ervaring; kampioenschapsklasse: Tour.

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 **via de mail (info@classicevents.nl)** 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 uitmaken. De inschrijving van een team kost € 50,-.

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. Wijzigingen dienen vóór de documentencontrole aan de organisatie gemeld te worden via info@classicevents.nl. 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 wetgever stelt om een auto te mogen besturen. 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. De minimumleeftijd voor een navigator is 15 jaar mits in bezit van een ouderverklaring van geen bezwaar.

1.5.6. Annulering door de deelnemer

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

Bij annulering door de deelnemer wordt gerestitueerd:

1. bij annulering voor 1 augustus 2021 kosteloos
2. bij annulering vanaf 1 augustus tot 20 september 2021 € 150,-
3. bij annulering vanaf 20 september 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 € 150 van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers indien het evenement door overmacht niet kan doorgaan. Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid (al dan niet ontstaan door natuurlijke oorzaken, menselijk handelen of anderszins) boven de macht der partijen. Bedoeld wordt onder andere het niet afgeven of het intrekken van vergunningen wegens (verscherpte) maatregelen m.b.t. ziekten als mond- en klauwzeer, vogelpest, BSE, Corona enzovoort.

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 20 september 2021 wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging gestuurd. Tevens ontvangen de deelnemers de startlijst en een te ondertekenen vrijwaringsverklaring (bijlage A). Afhankelijk van de geldende coronamaatregelen kunnen bijvoorbeeld een gezondheidsverklaring en door de organisatie ingestelde aanvullende coronamaatregelen meegestuurd worden.

1.5.9. Gebruik DCC

Het Organisatie comité volgt de ontwikkelingen rondom Covid-19 nauwkeurig en houdt daarbij de richtlijnen van de Nederlandse overheid aan. Het is op dit moment vereist bij een evenement met meer dan 75 personen gebruik te maken van het Digital Covid Certificate (DCC), waarmee getoetst wordt of een deelnemer aan de veiligheidseisen voldoet. Voorafgaand aan de start dienen deelnemers mee te werken aan het tonen van hun DCC. Dit alleen in het geval dat de overheid deze regels nog hanteert na 20 september 2021.

1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule

1.6.1. Verzekering van de deelnemer

Deelnemers moeten voor hun auto in het bezit zijn van een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM). Deze verzekering dient tijdens het evenement aan de specifieke bestuurder(s) dekking te geven. De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen de bestuurder(s) de minimale leeftijd bezit(ten) die de wetgever stelt aan het besturen van een auto. 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 Classic Events heeft een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade aan personen en/of goederen van derden en/of vrijwilligers en/of medewerkers en/of deelnemers afgesloten, en een secundaire WAM-verzekering ten behoeve van de deelnemers. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de **NHRF** ingekochte verzekeringspakketten. De hoogte van het verzekerde bedrag van deze speciale verzekering is € 7.500.000,- per ongeval of gebeurtenis.

De dekking van de secundaire WAM-verzekering gaat in bij de start van het wedstrijdgedeelte van het evenement en eindigt bij de finish van het wedstrijdgedeelte of op het moment dat de betreffende equipe niet meer deelneemt. Het eigen risico bedraagt per deelnemer **€ 1.500,00**.

1.6.3. Vrijwaringsclausule

De Classic Events 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. Leeftijdsgrens

Toegelaten worden personenauto's met een bouwjaar van vóór 25 september 1991. De rally wordt voor wat betreft het wedstrijdtechnische aspect verreden onder auspiciën van de KNAF en het routetechnische aspect onder de NHRF. Door de ontheffing van het BSHR is het mogelijk om auto's met een bouwjaar van voor 25 september 1991 toe te laten tot de rally met dien verstande dat alleen auto's met een bouwjaar tot 1 januari 1986 mee kunnen doen voor de – kort samengevat – KNAF kampioenschappen.

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;
2. een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg. en geschikt voor vloeistofbranden;
3. een gevarendriehoek;
4. een verbanddoos;
5. twee veiligheidshesjes;
6. een sleepkabel.

1.7.4. Reclame

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

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

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

1.7.5. Rallyschilden en wedstrijdnummers

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

De rallyschilden, eventueel uitgereikte wedstrijdnummers en eventueel uitgereikte reclamestickers dienen tijdens het gehele evenement op de auto aanwezig te zijn.

1.7.6. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters

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

Het gebruik van apps op een smartphone met bovengenoemde functionaliteiten is niet toegestaan, **uiteraard met uitzondering van de in de Rallycheck app beschikbare functies.**

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 invoeren 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

De deelnemers dienen de vrijwaringsverklaring (bijlage A) uitgeprint én ondertekend te overhandigen. Daarna wordt aan de equipe het startpakket uitgereikt, met daarin onder andere rallyschilden en portiernummers.

1.8.3. Startprocedure

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

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| 1. Master-klasse | startnummers 1 t/m 50; |
| 2. Trial-klasse | startnummers 51 t/m 100; |
| 3. Challenge-klasse | startnummers 101 t/m 150. |

De equipes starten met een interval van 1 minuut. De starttijd staat vermeld in de startlijst.

De equipes dienen zich op hun starttijd bij de starttafel te melden. Hier ontvangen de deelnemers het routeboek van de eerste etappe. Een equipe dat 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 2.12). 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 controleposten 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 (zie artikel 1.2.2). Aan de service van het serviceteam 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 (zie artikel 1.2.2).

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). Een deelnemer kan bij de assistent wedstrijd-leider (zie artikel 1.2.2) vragen stellen over het verloop van het evenement, opgelopen strafpunten en genomen beslissingen die van invloed geweest (kunnen) zijn op het eindklassement.

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 bij de assistent wedstrijd-leider.

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 voor een klasse, dan zal de wedstrijd-leider als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controles voor die klasse worden geannuleerd;
2. de betreffende controles voor die klasse worden vervallen verklaard.

Eventuele neutralisaties worden door de organisatie aan de deelnemers gemeld via 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 wedstrijd-leider 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 de voorlopige uitslag op het publicatiebord. 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 26 september 2021 worden gepubliceerd op de website van de organisator.

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 bij de behendigheidsproof geklasseerd is én de snelste tijd heeft neergezet de hoogste klassering krijgen.

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

1.10.4. Teamklassement

De teamprestatie is de optelling van de eindklasseringen van de drie best geklasseerde equipes van het team. Het team met het laagste aantal punten is winnaar.

1.10.5. Prijzen

Voor de 3 hoogst geklasseerde equipes in elke klasse zijn prijzen beschikbaar. Voor de hoogst geklasseerde equipe (ongeacht de klasse) in een Britse auto wordt de ABC Trofee beschikbaar gesteld (bij een gelijke klassering wint de equipe met het laagste aantal strafpunten). Voor de beste prestatie bij de behendigheidsproof is in elke klasse een tegoedbon beschikbaar gesteld door Van der Valk "Emmen".

1.10.6. Prijsuitreiking

De prijsuitreiking zal na afloop van de rally rond 20:00 uur plaatsvinden in de finishlocatie.

1.10.7. Tenslotte

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

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet inleveren ondertekende vrijwaringsverklaring	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	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. Routetechnische aspecten

2.1. Routeboek

De deelnemers ontvangen het routeboek van een etappe **5 minuten voor de geplande starttijd** bij de starttafel. **Daarna rijdt men naar de in het routeboek aangegeven Startcontrole van de etappe, waar men op eigen gelegenheid start (zie artikel 2.7.2).**

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

Er wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1:100.000, 1:50.000 en 1:25.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment vermeld. In het routeboek van de eerste etappe is de legenda van de gebruikte 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 vanaf 1:200.000 (of nog 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 in het routeboek 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. Tijdenkaart

Bij de start krijgt elke equipe een tijdenkaart. Op de tijdenkaart worden geen tijden genoteerd, de tijdenkaart is zuiver informatief. Op de tijdenkaart staan de individuele ideale passeertijden van etappestarts, trajectovergangen, koffiestops en etappefinishes vermeld, evenals de rijtijden van de getimede trajecten. Op de tijdenkaart zijn bovendien de uiterlijke meldingstijden (IPT + 30 minuten) aangegeven waarop nog van start gegaan kan worden bij etappestarts, bij de trajecten na de koffiestops en bij de behendigheidsproef/test aan het eind van de rally.

2.3. Rijopdracht

Van de start tot de finish van de rally dient de equipe een voorgeschreven route te rijden met inachtneming van de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. De voorgeschreven route staat in de vorm van rijopdrachten in het routeboek vermeld. Er kunnen ook kaartfragmenten en rijopdrachten verstrekt worden bij bemande posten.

2.4. Koffiestops

In de ochtend- en middagetappe is een on-route koffiestop aanwezig. Nabij de koffiestop bevindt zich een bemande post (herkenbaar aan nevenstaand bord), waarvan de locatie is aangegeven in het routeboek. De deelnemers dienen zich daar op of na (dus niet vóór) de IPT (ideale passeertijd) zoals aangegeven op de tijdenkaart te melden, waarna het kaartfragment en/of de rijopdracht van het traject direct na de koffiestop wordt overhandigd.



2.5. Routecontroles

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles middels het Rallycheck systeem. In bijlage C is de handleiding te vinden. Als u nog geen Rallycheck account heeft, wacht dan niet met het aanmaken ervan tot de wedstrijddag, maar doe dat ruim (= minstens 1 week) van tevoren. Eventueel opdoemende problemen kunnen dan nog gemakkelijk opgelost worden.

Er is gelegenheid om vóór de rally (op vrijdag 24 september 2021) een korte 'oefenroute' te rijden om aan de Rallycheck app te kunnen wennen. Het bij de oefenroute behorende kaartfragment is die dag bij de receptie van de startlocatie op te halen.

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.

2.6. 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.

Herstelcodes:	1R	eerste weg rechts;
	AR	asfaltweg rechts;
	ER	einde weg rechts;
	XR	vijsprong rechts;
	VR	voorrangskruising rechts;
	NVO	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;
	DMIL	niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
	DMG	niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen;
	DMP 2	Bol-pijl: doorgaan met situatieschets 2;
		Kaartlezen: niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren met inachtneming van de bepalingen van hoofdstuk 3.

2.7. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf

2.7.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de klok van de Rallycheck app.

2.7.2. Herkenbaarheid

Een etappe start bij een Startcontrole (zie art. 2.1) en eindigt bij een RC IN (de feitelijke finishlocatie van een etappe). Vóór de RC IN passeert met een Finishcontrole. De Start- en Finishcontrole bevinden zich 'in het veld' en zijn bedoeld om Rallycheck te laten 'weten' dat de deelnemer begonnen resp. klaar is met een etappe. Denk eraan deze controles te saven/bewaren/accepteren, anders wordt men **niet geklasseerd!**

Bij getimedede trajecten start en finisht men zoals gebruikelijk bij een TC. TC-Start en TC-Finish van zulke trajecten staan duidelijk in het routeboek aangegeven. Vergeet vooral niet deze TC's te saven/bewaren/accepteren, want dat is erg 'duur' (zie art. 2.7.6).

2.7.3. Richttijd/Rijtijd

Een etappe kent geen vaste rijtijd, maar een richttijd, net als het leeuwendeel van de trajecten. Alleen de getimedede trajecten kennen een vaste rijtijd; alleen in deze trajecten kunnen tijdstrafpunten opgelopen worden.

In de trajecten met richttijden kan men dus geen tijdstrafpunten oplopen, maar het is belangrijk die tijden in de gaten te houden in verband met de op de tijdenkaart vermelde uiterlijke meldingstijden bij volgende posten (zie art. 2.2).

Trajecten die wel een vaste rijtijd hebben (getimedede trajecten) staan duidelijk als zodanig aangegeven in het routeboek en op de tijdenkaart. Men mag zich straffeloos op elk tijdstip (maar uiterlijk op de eventueel van toepassing zijnde uiterlijke meldingstijd) melden bij TC-Start; bij TC-Finish loopt men alleen tijdstrafpunten op als voor het traject meer tijd gebruikt is dan de vaste rijtijd. De passeertijden van deze TC's worden door Rallycheck geregistreerd (en op de controlekaart zichtbaar gemaakt).

2.7.4. Melding

Als bij een controle in de Rallycheck app de tijd verschijnt, dan wordt die in UU:MM:SS getoond. Als bij een Start- of Finish-TC op de groene SAVE/BEWAAR-knop wordt gedrukt, dan wordt die tijd geregistreerd. Voor de berekening van tijdstrafpunten wordt alleen gerekend met uren en minuten, de seconden worden hier buiten beschouwing gelaten.

Te vroeg melden bij een etappestart of de bemande post na een koffiestop is zinloos, het routeboek resp. de rijopdracht van het volgende traject wordt niet eerder dan de IPT uitgereikt. Te vroeg melden bij TC's en Finishcontroles is toegestaan en wordt niet bestraft.

2.7.5. Finish

De finishcontrole van de rally (= de Finishcontrole van de middagetappe) dient op eigen kracht te worden aangedaan, anders wordt men **niet geklasseerd**.

2.7.6. Strafpunten

Te laat melden bij de start van een etappe kan tot **30** minuten na de ideale starttijd, daarna is dat niet meer mogelijk. Te laat melden binnen de marge van 30 minuten wordt niet bestraft, maar de equipe wordt geacht op de starttijd te zijn vertrokken (en heeft dan dus minder tijd beschikbaar voor de etappe).

Alleen bij trajecten met een vaste rijtijd kunnen tijdstrafpunten opgelopen worden. Als bij TC-Start op de groene SAVE knop gedrukt wordt gaat de tijd voor het traject lopen. Omdat alleen met uren en minuten gerekend wordt is het advies op de hele minuut (of zo kort mogelijk daarna) te starten. De finishtijd van het traject wordt geregistreerd op het moment dat bij TC-Finish de groene SAVE knop wordt ingedrukt. Het verschil tussen de hele minuten van de geregistreerde start- en finishtijd is de werkelijke rijtijd van het traject. Minder tijd gebruiken dan de vaste ideale rijtijd van het traject wordt niet bestraft, meer tijd gebruiken wordt bestraft met **10** strafpunten per minuut, met een maximum van **300** strafpunten. Het missen van een TC wordt bestraft met **300** strafpunten.

Voorbeeld

TC	IPT	WPT ¹	Afwijking	Strafpunten	Toelichting
Start E1	08:46	08:46	Op tijd vertrokken	0	Start etappe 1
Start-T3	11:11	11:03	8 minuten te vroeg	0	Eerder dan de IPT aan een traject met vaste ideale rijtijd beginnen is toegestaan en wordt niet bestraft
Finish-T3	11:29	11:26	3 minuten te vroeg	50	De vaste ideale rijtijd van het traject bedraagt 18 minuten, de werkelijke rijtijd is 23 minuten: $(23-18)*10=50$
Finish E1	12:15	12:20	2 minuten te vroeg	0	De finish van een etappe voor de IPT aandoen is toegestaan en wordt niet bestraft
Lunch					
Start E2	13:00	13:05	5 minuten te laat	0	Niet handig, maar te laat melden bij de start van etappe 2 wordt niet bestraft. U wordt wel geacht op de IPT gestart te zijn, dus heeft u nu 5 minuten minder voor etappe 2
Start-T7	14:22	14:24	2 minuten te laat	0	Later dan de IPT aan een traject met vaste ideale rijtijd beginnen is toegestaan en wordt niet bestraft
Finish-T7	14:57	15:30	33 minuten te laat	300	De vaste ideale rijtijd van het traject bedraagt 35 minuten, de werkelijke rijtijd is 66 minuten, dus $(66-35)*10=310$, maar de maximumstraf is 300
Finish E2	17:15	17:34	19 minuten te laat	0	De finish van een etappe na de IPT aandoen is toegestaan en wordt niet bestraft
Totaal				350	

¹ Werkelijke passeertijd

2.8. Regelmatigheidsproef (RP)

Als onderdeel van het evenement kan een RP zijn opgenomen. De rijopdracht en de bijbehorende afstand/tijdtabel staan in het routeboek of worden uitgereikt bij een bemande post (herkenbaar aan nevenstaand bord).



De locatie van de start van een RP is duidelijk aangegeven in de rijopdracht. Als bij start-RP op de groene SAVE knop gedrukt wordt, dan gaat de tijd voor de RP lopen.

Het einde van een RP is altijd in het routeboek aangegeven. De RP dient zo exact mogelijk, op de tweede nauwkeurig, afgelegd te worden volgens de bijbehorende afstand/tijdtabel. In de tabel kunnen snelheidswisselingen voorkomen.

Tijdens het rijden van de RP controleert de organisatie door een of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. Noch de locatie van, noch de rijtijd naar een GTC is in de rijopdracht aangegeven.

Alle GTC's worden door Rallycheck geregistreerd (en automatisch opgeslagen). In de route van de RP zijn geen bemande posten opgenomen.

Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. De strafpunten worden bij elke GTC berekend vanaf de start van de RP. Het niet langs een GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met **100** strafpunten. De maximale tijdstraf die een equipe kan 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.

2.9. Behendighheidsproef/Test

Als onderdeel van het evenement is een behendighheidsproef/test opgenomen. Deze vindt plaats op een voor het overige verkeer afgesloten terrein en/of weggedeelte. De beschrijving(en) ervan staan in het routeboek, of u krijgt deze voor de start van de behendighheidsproef/test uitgereikt.

Rijdt LANGZAAM naar de start van de behendighheidsproef/test. Daar krijgt men toestemming van een official om aan de behendighheidsproef/test te beginnen. Op een vast punt kort na de start wordt – al rijdend – automatisch een begintijd geregistreerd door Rallycheck (eerste timing point). Onderweg registreert Rallycheck door middel van routecontroles (die automatisch opgeslagen worden) of het juiste parcours gereden wordt. Kort voor de finish wordt de eindtijd van de proef geregistreerd (tweede timing point). Bij de finish (tussen 2 pylonen) dient de auto VOLLEDIG tot stilstand gebracht te worden. Daarna verlaat men het parcours LANGZAAM rijdend volgens de beschrijving in het routeboek.

Voor de behendighheidsproef/test is een normtijd ("bogey time") vastgesteld. Doel is het parcours van de behendighheidsproef/test binnen de normtijd af te leggen.

Bestraffing:

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. parcours in normtijd of sneller afleggen | 0 strafpunten; |
| 2. langzamer rijden dan de normtijd | 1 strafpunt per seconde; |
| 3. fout parcours | 100 strafpunten. |

2.10. Routeonderbrekingen

Het kan voorkomen dat de geplande route niet bereden kan worden. We onderscheiden hierbij twee 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 3.2.3. Dit komt NIET voor in de route van de Challenge klasse.
2. Routeonderbrekingen, die zich uiterst kort voor of tijdens de rally voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval of een boze boer die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In zo'n geval dient u de voorgenomen route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De route daar naartoe is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen en keren is toegestaan.

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

2.11. 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 maximumsnelheid in een Q-zone bedraagt 30 km/uur.

Q-zones worden op de kaartfragmenten aangegeven en 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.

2.12. Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het gehele evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheden te houden. De organisator zal tenminste één keer 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 te hard wordt gereden boven de eerste vijf kilometer. Voorbeeld: in een 30-kilometerzone wordt 31 tot en met 35 kilometer per uur niet bestraft, 36 tot en met 40 kilometer per uur is 100 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 200 strafpunten, enzovoorts.

2.13. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300 strafpunten
Tweede constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100 strafpunten
Te lang doen over een traject met vaste ideale rijtijd	10 strafpunten per minuut, maximum 300
Missen van een TC	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 behendigheidspreef/test	1 strafpunt per seconde
Een fout parcours rijden bij een behendigheidspreef/test	100 strafpunten
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	100 strafpunten voor elke 5 km/u die te hard wordt gereden (boven de eerste 5 km/u te hard)

3. Beschrijving systemen

3.1. Bol-Pijl

3.1.1. Standaard

1. Aan de hand van situatieschetsen en met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen, dient steeds de **langste** route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereiden te worden. Binnen een situatie mogen **verharde** wegen maar eenmaal bereiden worden.
2. Bij een situatieschets kan de afstand vanaf de vorige situatieschets en de totaalafstand vanaf de start en/of tot de finish van het routedeel waarvoor het bol-pijlsysteem geldt zijn aangegeven. Het meetpunt kan in de situatieschets aangegeven zijn met een sterretje (*).
3. De geschetste situaties dienen in nummervolgorde aangedaan te worden.
4. De situatieschetsen zijn niet op schaal getekend.
5. De situaties kunnen gestileerd zijn geschetst. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Wegen die in de situatieschets een hoek van 90° maken hoeven dat in werkelijkheid niet te doen.
6. Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
7. Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn opgenomen in de situatieschets. Deze wegen zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.
9. Alle verharde wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de situatieschets opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet in de situatieschets te zijn opgenomen.
10. Bij de situatieschetsen kunnen extra aanduidingen aanwezig zijn. Deze aanduidingen zijn terug te vinden in de bol-pijl legenda in het eerste routeboek. De aanduidingen dienen overeen te komen met de werkelijke situatie. Voorbeeld 1: als bij de schets "Ri Assen" staat, dan dient u een wegwijzer in de richting van Assen te volgen, dus bijvoorbeeld niet de "Asserweg" inslaan zonder dat er een wegwijzer die naar Assen verwijst aanwezig is. Voorbeeld 2: als bij een schets van een viersprong "Asserweg" vermeld staat bij de weg die u moet inslaan, dan dient u de opdracht uit te voeren op een viersprong waar de weg die u wilt inslaan "Asserweg" heet, dus bijvoorbeeld niet op een viersprong waar alleen een wegwijzer naar Assen wijst of op een viersprong waar de weg die u zou willen inslaan een andere naam heeft.
11. Op weg naar de volgende situatie dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen. Dat spreekt in de praktijk voor zich en voor alle duidelijkheid: hieronder wordt NIET het volgen van borden/wegwijzers "Doorgaand verkeer" verstaan.

3.1.2. RS (Rallycheck Style)

1. Bij bol-pijl RS staan de situatieschetsen niet in het routeboek, maar worden ze door middel van Rallycheck getoond op de plaats waar anders een controleletter of -getal getoond wordt. De situatieschets wordt enige tijd 'groot' getoond, daarna komt de schets automatisch op de controlekaart te staan (u hoeft dus niet te saven, dat gebeurt vanzelf).
2. Voor de uitvoering van de opdrachten van bol-pijl RS gelden dezelfde regels als voor bol-pijl Standaard, met uitzondering van art. 3.1.1.3, want de opdrachten zijn niet genummerd.
3. Als men gestart is, dan volgt men de doorgaande weg tot een situatieschets getoond wordt, waarna men doorrijdt tot de juiste situatie bereikt is en de opdracht correct uitgevoerd kan worden. Als de opdracht uitgevoerd is volgt men weer de doorgaande weg tot de volgende situatieschets verschijnt, enzovoorts.

4. Als een nieuwe situatieschets getoond wordt zonder dat de vorige opdracht is uitgevoerd, dan vervalt de oude opdracht en gaat men door met de nieuwe situatie. **Let hier goed op** (en zorg dat het geluid aan staat)!
5. Tussen de situatieschetsen door kunnen 'gewone' routecontroles in beeld verschijnen. Die hoeven niet gesaved te worden, dat gebeurt automatisch. Als men nog bezig is met of op zoek is naar een situatie, dan blijft men daarmee bezig: de routecontrole onderbreekt een bol-pijl opdracht dus niet!

3.2. Kaartlezen Algemeen

3.2.1. 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).

2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan.
3. Start en Finish van een traject en TC's mogen maar een maal in de route (en dus nooit in een omrij- of nevenroute) opgenomen worden.
4. Tenzij bij de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen meermalen, maar slechts in één richting in de route worden opgenomen. U dient voordat u gaat rijden de voorgenomen route van het gehele kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt dan de rijrichting van de in de route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (artikel 3.2.3) **of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP)** dient u daar rekening mee te houden, **net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.**

5. **Bij de constructie dient rekening gehouden te worden met op de kaart herkenbare richtingen waarin wegen gereden mogen worden, zoals bij een (mini)rotonde en een weg met gescheiden rijbanen.** Bij een rotonde mag dus alleen een route linksom (tegen de draairichting van de wijzers van de klok in) worden geconstrueerd en bij een weg met gescheiden rijbanen dienen de rijbanen als afzonderlijke kaartwegen te worden beschouwd waarover geen route tegen de rijrichting in mag worden geconstrueerd.

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. Als twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, dan worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben. **Op kaarten met schaal 1:25.000 en 1:50.000 zijn ongelijkvloerse kruisingen herkenbaar aan kaarttekens, op kaarten met schaal 1:100.000 aan het doorlopen van de bermlijnen van de bovenste weg.**
7. Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg af (maar denk aan artikel 3.2.1.6!). Ook doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen.
8. Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en). Cirkels of ellipsen die een quietzone (artikel 2.11), een van de kaart afwijkende situatie (artikel 3.2.2.3) of een genummerd punt (art. 3.5.3) aanduiden onderbreken de route NIET.
9. 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. Een eventuele kaartlas wordt op het kaartfragment duidelijk aangegeven.
10. 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).

3.2.2. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereeden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft. Let op: in bol-pijl trajecten mogen deze wegen NIET worden ingereeden (zie art. 3.1.1.8)!
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden ingereeden.
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 op kaarten met een schaal van 1:25.000 en 1:50.000 en minder dan **50** meter op kaarten met een schaal van 1:100.000 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.

3.2.3. De constructie van een omweg (alleen Master en Trial klasse)

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 een omweg gelden dezelfde beperkingen/regels voor het in de route opnemen van (al dan niet door pijlen, punten of blauwe lijnen bedekte) wegen als tijdens het construeren van de voorgenomen route.
4. Indien een 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 in beide richtingen geheel gesloten is voor auto's is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende niet aanwezige of verboden weg ook niet tegengesteld in de omweg worden opgenomen.

3.3. Grensbenadering

1. Van het begin tot het eind van een traject waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarbij de kaartrand zo dicht mogelijk benaderd wordt in de in de rijopdracht aangegeven richting (zie kaartfragment). In de rijopdracht is tevens aangegeven welke kleuren wegen in de route opgenomen mogen worden.
2. Op de kaart kunnen blauwe lijnen zijn aangebracht die de doorgang blokkeren. De kaartrand en een blauwe lijn mogen worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de kaartrand cq. blauwe lijn ligt.
3. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
4. Het benaderen van de kaartrand dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
 - a. de landsgrens niet overschreden wordt;
 - b. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk wordt gehouden;
 - c. de route zo kort mogelijk is.
 Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.4. Ingetekende Lijn (al dan niet met barricades)

1. Van het begin tot het eind van een traject waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn zo nauwkeurig mogelijk in de (met pijltjes langs de route) 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 kan worden onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de ingetekende lijn op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de ingetekende lijn op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
6. Het samenstel van (het te rijden deel van) de ingetekende lijn en eventuele nevenroutes vormt de voorgenomen route.

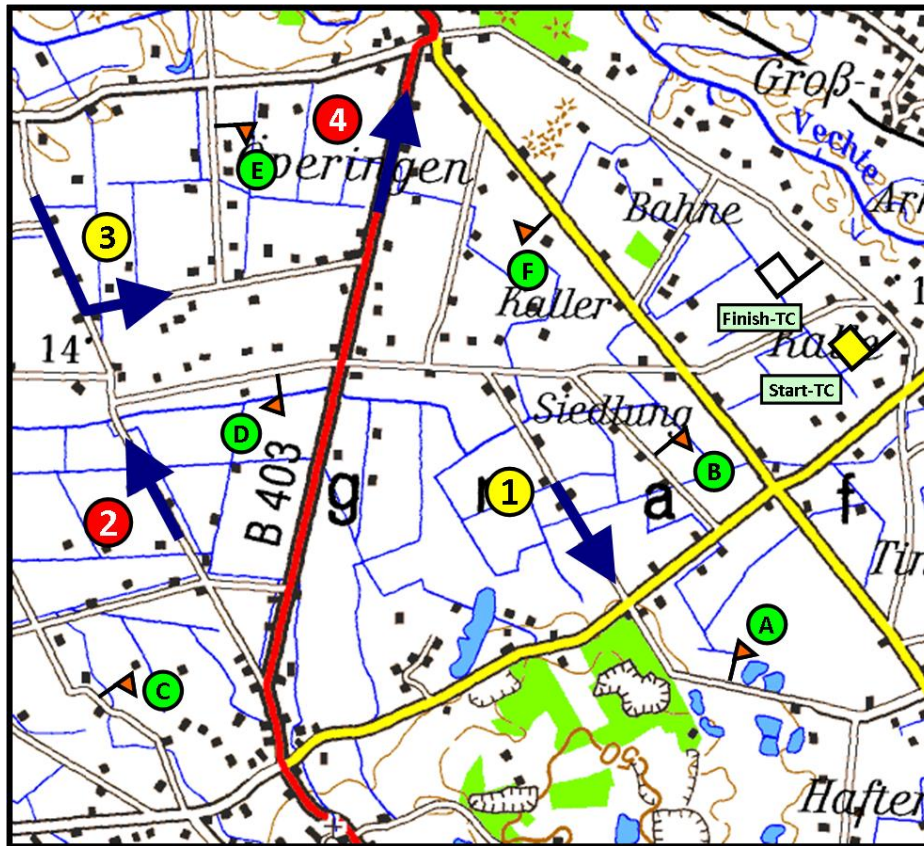
3.5. Pijlen/punten (op één na) kortste route

1. Van het begin tot het eind van een traject waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie kaartfragment) genoemde pijlen (van begin tot eind) en punten in de in de rijopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
3. Een punt wordt op de kaart aangegeven met een cirkel er omheen. Doel van de cirkel is het punt (in het midden van de cirkel) gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart.
4. Pijlen mogen **alleen in hun geheel, alleen als ze volgens de rijopdracht aan de beurt zijn** en alleen in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden. Het is dus niet toegestaan pijlen zijdelings op te rijden of te verlaten en pijlen te raken of te kruisen. Ook punten mogen **alleen als ze volgens de rijopdracht aan de beurt zijn** in de route opgenomen worden. In alle andere gevallen blokkeren niet aan de beurt zijnde pijlen en punten de route.
5. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
6. Onder een pijl of een punt wordt geacht een kaartweg te liggen. Als een punt naast de weg ligt, dan bestaat ter plaatse de mogelijkheid om de route 'onder het punt' te rijden.
7. Op weg naar een pijl/punt resp. de finish-TC/TC IN dient met inachtneming van het bovenstaande de kortste route te worden geconstrueerd als het nummerballetje van de pijl/punt resp. de TC-vlag **geel gekleurd is** en dient de op één na kortste route te worden geconstrueerd als het nummerballetje van de pijl/punt resp. de TC-vlag **blauw gekleurd is**. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.6. Pijlen Gekleurde Wegen

1. Van het begin tot het eind van een traject waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie kaartfragment) genoemde pijlen (van begin tot eind) en in de in de rijopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route worden opgenomen.
4. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg **met de kleur van het bij de pijl behorende nummerballetje** te liggen.
5. 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.
6. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
7. Op weg naar een pijl resp. de finish van het traject dient met inachtneming van het bovenstaande een route geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 - a. over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt wordt van wegen **met de kleur van het bij de pijl behorende nummerballetje resp. van de kleur van de finishvlag**;
 - b. de route zo kort mogelijk is.Zo ontstaat de voorgenomen route.

Voorbeeld Pijlen Gekleurde Wegen



Pijlen Gekleurde Wegen

wegen in één richting rijden; op weg naar een pijl zo min mogelijk over wegen met de kleur van het nummerballetje van de pijl, op weg naar de Finish-TC zo min mogelijk over wegen met de kleur van de TC-vlag

Rijopdracht

neem van Start-TC tot Finish-TC pijlen 1-2-3-4 in de route op

Naar pijl 1 zo min mogelijk over geel, dus via controles A en B.

Naar pijl 2 zo min mogelijk over rood, dus via controle C.

Naar pijl 3 zo min mogelijk over geel, dus niet via pijl 3, maar via controles D en E.

Naar pijl 4 zo min mogelijk over rood. Niet contra de eerder gereden route rijden, dus na pijl 3 links naar controle E. Dan is rechts om pijl 4 heen de kortste route naar de voet van pijl 4, maar dan rijd je wel een klein stukje rode weg. Dat kun je vermijden door via pijl 3 en nogmaals controle D te rijden!

Naar de Finish zo min mogelijk over wit (want de TC-vlag is wit), dus via controle F.

Ideale controlereeks: **A – B – C – D – E – E – D – F**

Bijlage A – Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal

Elke equipe dient tijdens de documentencontrole onderstaande “Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal” te ondertekenen. Het niet ondertekenen betekend dat de betreffende equipe en de auto niet tot de start worden toegelaten.

Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal.

Ik heb het Bijzonder reglement gelezen en verklaar het te accepteren en na te leven.

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

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

Ik verklaar dat de ingeschreven auto geschikt en rijwaardig is om aan het evenement deel te nemen en dat het voldoet aan de Wegenverkeerswetgeving voor gebruik op de openbare weg.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto in overeenstemming met de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) is verzekerd voor gebruik op de openbare weg.

Ik verklaar dat ik, als bestuurder van de ingeschreven auto, in het bezit ben van een geldig rijbewijs.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de NHRF, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de sponsors niet aansprakelijk zal stellen of houden en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden geen aansprakelijkheid voor enig incident of ongeval, veroorzaakt door of aan deelnemers en deelnemende auto's gedurende het evenement.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de NHRF, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van rellen, demonstraties, vandalisme, natuur geweld, enz.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de NHRF, de organisator, de sponsors, leden van het organisatiecomité, de officials, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor overtredingen door de deelnemers van de wet en regelgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.

Deelnemers zullen verantwoordelijk gehouden worden voor de gevolgen (materiële-, immateriële-, letsel- of gevolgschade) van elk incident of ongeval of overtreding van de wet en regelgeving waarin zij mogelijk betrokken zijn.

Deelnemers kunnen geen claim indienen tegen de FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de NHRF, de organisator, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de overige medewerkers van het evenement welk een gevolg is van activiteiten van genoemde rechtspersoon of personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Wanneer een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet deze verklaring van acceptatie en afstand van verhaal mede ondertekend worden door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging.

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.

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 beiden over een geldig rijbewijs beschikken en/of niet beiden 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 en dat deze foto's en/of films, onder andere ter promotie van het evenement, gepubliceerd kunnen worden op de website van de organisator of de maker van de foto's/films, dan wel in andere publicatievormen van hen.

Bijlage B – Calamiteitenprocedure

1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

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

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

2. Alarmering binnen de organisatie

De eerste inschatting van de ernst van een dergelijk incident ligt in de regel bij de official, een deelnemer, of zo er officiële hulpdiensten zijn, bij de politie, brandweer of ambulancepersoneel. Wordt een calamiteit geconstateerd dan wordt direct contact opgenomen met het:

CALAMITEITENTEAM: **Timo Rietbergen**

TELEFOON: **06 - 22 20 43 30**

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 bekneeld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 3. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometer-paaltje 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)!

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.

- 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.

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.

Bijlage C – Gebruik RallyCheck