



Winter Trial Reglement

Gebaseerd op het sjabloon
van NHRF Regelmatigheidsritten
Versie 4.1.2 – juli 2024

Goedgekeurd onder NHRF-RC-25-18 d.d. 16-11-2025

Inhoudsopgave

1.	ORGANISATORISCHE ASPECTEN	3
1.1.	Omschrijving van het evenement	3
1.2.	Organisatie	4
1.3.	Locaties	4
1.4.	Belangrijke data	4
1.5.	Inschrijven en deelnamevoorwaarden	4
1.6.	Verzekering	6
1.7.	Eisen aan de auto	6
1.8.	Verloop van het evenement	7
1.9.	Vragen na afloop & neutralisaties	9
1.10.	Klassement & prijzen	9
1.11.	Samenvatting straffen organisatorische aspecten	11
2.	TECHNISCHE ASPECTEN	12
2.1.	Routeboek	12
2.2.	Controlekaarten	12
2.3.	Routecontroles	13
2.4.	Tijdcontroles (TC's)	13
2.5.	Regelmatigheidsproef/Regularity	15
2.6.	Testen	16
2.7.	Routeonderbrekingen	16
2.8.	Routepijlen	17
2.9.	Snelheidscontroles	17
2.10.	Quietzones	17
2.11.	Samenvatting straffen technische aspecten	18
3.	ROUTEDEPALINGEN	22
3.1.	Algemene Kaartleesbepalingen	22
3.2.	Systeembeschrijvingen	24
	Bijlage A – Vrijwaringverklaring	26
	Bijlage B – Calamiteitenprocedure	27
	Bijlage C – Controleborden	28

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NHRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v4.1.2

Het Reglement inclusief wijzigingen ten opzichte van de standaardtekst is door de NHRF Reglementscommissie goedgekeurd op 16-11-2025 onder nummer NHRF-RC-25-18.

Na goedkeuring worden geen wijzigingen meer aangebracht in het Reglement. Eventuele aanvullingen en wijzigingen worden dan bekendgemaakt door middel van bulletins.

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

Classic Events organiseert van 25 tot en met 30 januari 2026 de Winter Trial, die wordt verreden in Oostenrijk, Slovenië en Italië. De route is ca.2500km lang voor de Challenge rijders en 2900km lang voor de Trial rijders.

1.1.1. Algemeen

De Winter Trial is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van kaartleesopdrachten en niet de snelheid, maar het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles het klassement bepaalt. Er kan worden ingeschreven in verschillende klassen, die zich onderscheiden 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 km/u. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingroutes over snelwegen).

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De organisator is toestemming/ontheffing verleend door de verantwoordelijke bestuursseenheden om het evenement te laten plaatsvinden op de wedstrijddag(en).

De originele ontheffingen, verklaringen van geen bezwaar en/of evenementmeldingen zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdiensten naar de wedstrijdleider verwijzen.

1.1.3. Definities

Evenement	regelmatigheidsrit;
Organisator	bij NHRF aangesloten organisatie van het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Etappe/Leg	route van een M(T)C UIT naar een M(T)C IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende TC's (of anders als begin en eind aangegeven punten);
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon;
Klassieker	personenauto van tenminste 30 jaar oud.

1.1.4. Overkoepelend orgaan

De organisator is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie en daarom wordt de Winter Trial georganiseerd onder auspiciën van de NHRF. Dit betekent dat de meest recente versie van het Standaard Reglement Organisatoren (SRO) van toepassing is op dit evenement. Laatstgenoemd document bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het document downloaden van www.nhrf.nl.

De Winter Trial wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekendgemaakt worden. Bulletins maken integraal deel uit van dit reglement en worden opgehangen op de officiële publicatieborden en/of uitgereikt/verzonden aan alle deelnemers waarvoor ze bestemd zijn.

1.1.5. Onvoorzien

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

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Naam	Marcel van Maanen
E-mailadres	info@classicevents.nl
Telefoon	+31 6 55 33 10 10

1.2.2. Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	Timo Rietbergen	
Leden organisatiecomité	Iain Tullie, Bennie Roetgerink, Guus Rietbergen	
Uitzetter(s)	Iain Tullie en Timo Rietbergen	
Narijder(s)	Iain Tullie en Bennie Roetgerink	
Wedstrijdleader	Rudolph Stam	Telefoon: +31 6 40 02 19 07
Hoofd Calamiteitenteam	Fred Knijn	Telefoon: +31 6 55 89 72 23
Contactpersoon deelnemers	Marit Oosting	Telefoon: +31 6 51 80 66 50
Serviceteam	Classic Job	Telefoon: +31 6 41 31 68 08

1.3. Locaties

1.3.1. Startlocatie 25 – 01 - 2026

Naam	Salzburgring
Adres	Salzburgring 1, 5325 Plainfeld, Oostenrijk
Telefoon	geen
Starttijd eerste equipe	08:31

1.3.2. Finishlocatie 30 – 01 - 2026

Naam	Villa Feneroli
Adres	Via Giuseppe Mazzini, 14, 25086 Rezzato BS, Italië
Telefoon	geen
Finishtijd eerste equipe	12:30 uur
Publicatie uitslag	18:00 uur
Prijsuitreiking	19:30 uur
Publicatie uitslag op website	31 – 01- 2026

1.4. Belangrijke data

Opening inschrijving	01-05-2025
Sluiting inschrijving	uiterlijk 31-12-2025
Publicatie reglement	01-11-2025
Acceptatiebericht	10-01-2026
Documentencontrole	24-01-2026, 10:30 uur, Arabella Jagdhof, Schloss-Straße 1, 5322 Hof bei Salzburg, Oostenrijk

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf 01-05-2026 uitsluitend digitaal via www.classicevents.nl. De inschrijving sluit op 31-12-2025 of zodra het maximale aantal van 80 equipes is bereikt.

Bij de Winter Trial worden klassiekers van een type auto welke in productie waren voor 1 januari 1986 toegelaten.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld volgens deze staat bepaald is bijgeschreven op de bankrekening van Classic Events.

Individueel inschrijfgeld:

- volledig betaald voor 31 mei 2025 € 7.250,-
- volledig betaald voor 1 september 2025 € 7.450,-
- volledige betaald na 1 september 2025 € 7.750,-

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 31-12-2025 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL65RABO0394026756 van Classic Events bv, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in twee klassen:

1. de Trial klasse voor zeer ervaren deelnemers
2. de Challenge klasse voor deelnemers met (minder) 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

De inschrijving van een team kost € 50. Inschrijving van teams kan **op de startlocatie vóór de eerste equipe van start gaat**. Een team bestaat uit tenminste drie en maximaal vijf equipes, die allen in een klassieker deelnemen en niet in dezelfde klasse hoeven uit te komen. Een equipe kan slechts van één team deel uitmaken.

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/rit 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/rit 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. Het al dan niet restitueren van inschrijfgeld is afhankelijk van het moment van annuleren. Het inschrijfgeld wordt terugbetaald:

- vóór 1 september 2024: volledig inschrijfgeld minus € 1.500,--.
- tussen 1 september en 1 november 2024: volledig inschrijfgeld minus € 3.000,--.
- tussen 1 november en 1 december 2024: volledig inschrijfgeld minus € 4.000,--.
- na 1 december 2024: geen terugbetaling.

Annulering door de organisatie

De organisatie zal een deel van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers, als het evenement door overmacht niet doorgaat. De hoogte van het bedrag dat wordt terugbetaald hangt af van de gemaakte kosten.

Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het intrekken van verleende ontheffingen of andere door de overheid opgelegde maatregelen waardoor het evenement geen doorgang kan vinden.

1.5.7. Acceptatiebericht

Rond 15 januari 2026 ontvangen alle deelnemende equipes een definitieve bevestiging van deelname, inclusief startnummer. **De Vrijwaringverklaring dient bij de Documentencontrole/Inschrijftafel door beide equipeleden ondertekend te worden.**

1.6. Verzekering

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 daarom voor te zorgen dat de bestuurder(s) de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt. De polis dient ook dekking te bieden bij deelname aan regelmatigheidsritten en (indien van toepassing) rijvaardigheidstesten op afgesloten terrein. Ook wordt de eigenaar van de auto geadviseerd een (schade- en ongevallen-) verzekering inzittenden af te sluiten (voor de landen waarin rally's/ritten gereden worden) om de bestuurder en de navigator goed te verzekeren.

Het is de eigen verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto om dergelijke verzekeringen en/of uitbreidingen van de bestaande verzekering te arrangeren.

1.6.2. Verzekering van de organisator

De organisator 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. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de NHRF ingekochte verzekeringspakketten.

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 voor de eigenaar van de ingeschreven auto bedraagt bij een NHRF-regelmatigheidsrit € 1.500.

In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto altijd prevaleren boven de secundaire WAM-verzekering.

1.6.3. Vrijwaringverklaring

De leden van de ingeschreven equipe dienen voor aanvang van het evenement de op het evenement van toepassing zijnde vrijwaringverklaring (zie Bijlage A) te ondertekenen. Wordt de genoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de equipe niet tot de start toegelaten.

1.7. Eisen aan de auto

1.7.1. 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.

1.7.2. 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 klassieker moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn én een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg geschikt voor vloeistofbranden. Een grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage en wanneer de organisator dat vereist (bijvoorbeeld op de parkeerplaats bij de startlocatie).

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

1. Een sneeuwschep, sneeuwkettingen, vloeistofdicht of pvc- folie grondzeil, deugdelijk bevestigde brandblusser (min. inhoud 2 kg), sleepkabel, gevarendriehoek, EHBO-verbanddoos.
2. De deelnemer dient zelf de RallyCheck applicatie op zijn smartphone te installeren (en krijgt een logger als back-up mee) die gebruikt wordt voor de tijdregistratie en de controle van de toegestane snelheid. Een vrije 12 volt aansluiting dient in de auto te zitten.
3. Elektronische communicatiemiddelen en/of navigatiemiddelen in de auto zijn niet toegestaan tijdens het verrijden van de etappes. Het gebruik van een mobiele telefoon is slechts toegestaan in noodgevallen.

1.7.3.Reclame

De organisatie kan de deelnemers verplichten reclamestickers aan te brengen 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 auto, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven als en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen exact overeenstemmen met de originele uiting.

1.7.4.Rallyschilden en wedstrijdnummers

De deelnemers kunnen rallyschilden uitgereikt krijgen, die aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd moeten worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. Daarbij of in plaats daarvan kan een startnummersticker uitgereikt worden, die rechtsboven aan de binnenzijde van de voorruit van de auto bevestigd moet worden. Reclamestickers, rallyschilden en startnummersticker dienen tijdens het gehele evenement op/in de auto aanwezig te zijn.

1.7.5.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.

1.7.6.Kompas, afstand-, tijd- en snelheidsmeters

Naast het originele telwerk van de auto is elk type afstandsmeter (zonder de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te berekenen of te tonen) met een maximum totaal van twee telwerken, toegestaan.

Bijvoorbeeld: twee afstandsmeters met één telwerk of één afstandsmeter met twee telwerken.

Geen enkel mechanisch of elektronisch hulpmiddel (*bijvoorbeeld: het gebruik van de Brantz Electronic Speedtable/ het zogenoemde foefeldoosje, GPS, mobiele telefoon, enz.*) om de gemiddelde snelheid te berekenen of te tonen, mag in de auto aanwezig zijn.

Het gebruik van een horloge met gps-functionaliteit is hiermee ook uitgesloten en mag dus niet in de auto aanwezig zijn

1.7.7.Communicatie- en navigatieapparatuur

Het gebruik van vaste of mobiele navigatieapparatuur door deelnemers is niet toegestaan. Tijdens de wedstrijd mag deze apparatuur (denk aan mobiele telefoons, smart watches, tablets, laptops, navigatiesystemen) niet in de passagiersruimte aanwezig zijn. Mobiele telefoons mogen wel gebruikt worden bij:

1. calamiteiten (zie bijlage B);
2. het (verplicht) gebruik van de door de organisatie voorgeschreven app voor registratie van controles op een **recente** smartphone;
3. het inroepen van hulp van het serviceteam van de organisator;
4. het melden van opgave bij de organisator.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van bovengenoemde apparatuur in de passagiersruimte van de auto en het ingeschakeld zijn van navigatieapparatuur. Bij de eerste constatering van het gebruik van navigatieapparatuur zal de betreffende equipe worden bestraft met 5 minuten, een volgende overtreding betekent uitsluiting. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

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

Beide equipeleden dienen zich binnen het in art. 1.4 aangegeven tijdframe te melden bij de documentencontrole of inschrijftafel in de startlocatie om de vrijwaring af te handelen en het startpakket (met bijv. rallyschilden, portier/startnummers, enz.) in ontvangst te nemen.

1.8.3.Startprocedure

Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek. De start van etappe 1 is in nummervolgorde overeenkomstig de definitieve startlijst. Gedurende het evenement kan de startvolgorde gewijzigd worden. De equipes vertrekken met een interval van 1 minuut en dienen zich op hun starttijd bij de MC-uit te melden, waar (mogelijk) delen van het routeboek worden uitgereikt.

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 conform artikel 2.9. Andere overtredingen van verkeersregels worden bestraft met 10 minuten.

Politieagenten en/of officials van de organisatie die de overtreding hebben vastgesteld, kunnen de equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Als ze de bestuurder niet op die plek aanhouden, kunnen ze de wedstrijdleiding 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 (waaronder ook het verkennen van de route valt) 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.

Het verkennen van de route en/of Regularity's, in welke vorm dan ook, door een equipe of het gebruik maken van via derden verkregen informatie is niet toegestaan.

1.8.6.Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start, bij rustpauzes en na de finish een deugdelijk zeil (of een lekbak) onder de auto 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 gedeponeerd. Als 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 de kosten van reiniging, schade, enzovoorts te voldoen.

1.8.7.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 MC IN 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.

1.8.8.Uitvallen

Als een equipe uitvalt, dan wordt zij verzocht het wedstrijdsecretariaat (Marcel van Maanen) hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

1.8.9.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. Het is wel geoorloofd dat een gestrande auto door het serviceteam van de organisatie of door een collega-equipe naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.

Bij de eerste constatering van gebruikmaking van assistentie (buiten die van de organisatie) zal de betreffende equipe worden bestraft met 5 minuten, een volgende overtreding betekent uitsluiting.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Als 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 Classic Job. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontleen.

1.9. Vragen na afloop & neutralisaties

Na het sluiten van de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tegelijkertijd publiceert de organisatie de uitlegkaarten op het publicatiebord op de finishlocatie.

1.9.1.Routetechnische vragen

Als een deelnemer het niet eens is met de uitleg of controlevermeldingen op de uitlegkaarten dan kan de deelnemer daarover een zgn. route technische vraag stellen. Hiervoor zijn vragenformulieren beschikbaar in de Rallycheck app. Deelnemers dienen het vragenformulier digitaal in te leveren bij het secretariaat. Routetechnische vragen kunnen tot 30 minuten na het sluiten van de finish ingediend worden. Het sluitingstijdstip van de finish staat vermeld op de tijdkaarten.

De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen. De antwoorden worden digitaal aan de deelnemers verstrekt.

1.9.2.Neutralisaties

De wedstrijdleiding kan besluiten om controles te neutraliseren, zowel op basis van eigen waarneming als naar aanleiding van door deelnemers gestelde vragen. Wanneer één of meer controles geneutraliseerd worden, hetzij vóór doorkomst van de eerste deelnemers (van een klasse), hetzij na doorkomst van een aantal deelnemers (van een klasse), dan zal de wedstrijdleader als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen straftijd van de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) geannuleerd;
2. de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) vervallen verklaard.

1.9.3.Rekentechnische vragen

Na verwerking van de routetechnische vragen wordt de voorlopige uitslag gepubliceerd. Voor vragen over het berekenen van de straftijd en de klassering kunnen deelnemers tot 15 minuten na publicatie terecht. Na verwerking van deze vragen wordt de definitieve uitslag gepubliceerd.

1.9.4.Protesten

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

1.10. Klassement & prijzen

1.10.1. Klassement, ex aequo

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

Als twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten behaald hebben, dan zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de ex-aequo regelmatigheidsproef, de laatste regelmatigheid van de rally, de hoogste

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

De teamprestatie is de optelling van de eindklasseringen van de drie best geklasseerde equipes van het team. Het team met de laagste tijdstraf is winnaar. In het geval dat twee of meer teams dezelfde tijd hebben zal het team waarvan de tijd van de drie best geklasseerde equipes het laagst is de hoogste klassering krijgen.

1.10.2. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking. De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf 31-01-2026 worden gepubliceerd op classicevents.nl.

1.10.3. Prijzen

De organisatie zal de prestaties van de deelnemers belonen met verschillende prijzen.

Eindklassement:	2 trofeeën voor de 1e, 2e en 3e plaats in elke categorie/klasse.
Beste Beginnersteam:	2 trofeeën voor het beste nieuwe team.
Beste Gemengde Team:	2 trofeeën voor het beste team in elke categorie/klasse.
Best op Test:	2 trofeeën voor het beste team.
Beste Familieteam:	2 trofeeën voor het beste familieteam (ouder/zoon/dochter).
Against All Odds:	2 trofeeën.
Spirit of the Event:	2 trofeeën.
The Young Ones:	2 trofeeën voor het beste jongste team.
Teamklassement:	6 trofeeën voor de drie beste auto's van het geregistreerde team.
Beste van de Dag:	2 trofeeën voor het beste team van de dag in elke categorie.

De organisatie behoudt zich het recht voor om prijzen toe te voegen of te schrappen zonder opgave van reden.

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringverklaring	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Ontbreken van uitgereikte verplichte reclame, rallyschilden en/of wedstrijdnummers bij de start	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de historische rallysport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	5 minuten per geval
Eerste constatering van gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	10 minuten per constatering
Tweede constatering van gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	Uitsluiting
Weigeren van de controle op gebruik navigatiesysteem (klassiekers)	Uitsluiting
Eerste constatering van gebruik georganiseerde service (niet vd org.)	5 minuten
Tweede constatering van gebruik georganiseerde service (niet vd org.)	Uitsluiting
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

Bij dit evenement wordt door de organisatie gebruik gemaakt van fysiek routemateriaal (routecontroleborden, stempelcontroles, bemande (tijd)controles, routepijlen e.d.), virtueel routemateriaal (als tijdcontroles, timing points, regelmatigheid starts enz. dat onderweg in een app voor controleregistratie verschijnt) of een combinatie daarvan.

2.1. Routeboek

De routeinformatie wordt op de zaterdag voor de start aan de equipes uitgedeeld.

Het verplicht te gebruiken kaartmateriaal zal hier een onderdeel van zijn in de vorm van een ingetekend kaartenboek. Het is deelnemers niet toegestaan om ander kaartmateriaal te gebruiken. Het verplichte kaartmateriaal dient gebruikt te worden in haar oorspronkelijke schaal. Het gebruik van het internet verkregen informatie is niet toegestaan.

De route en locaties van controles worden beschreven in route instructies. Wanneer de aangegeven route niet gevolgd kan worden, om welke reden dan ook, zal de organisator een omleiding maken door middel van oranje pijlen of in een Route Bulletin. De toegestane rijtijden worden aangegeven op de controlekaart.

2.1.1. Kaartmateriaal

In het routeboek wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1 : 150.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment of in de bij het kaartfragment behorende routeopdracht vermeld.

Voor de regelmatigheid etappes worden er per dag aparte kaartfragmenten uitgedeeld (veelal bij de MC-uit), deze kaartfragmenten hebben normaliter de schaal 1 : 50.000 behalve als dit uitdrukkelijk is aangegeven op de betreffende kaart.

Het is niet toegestaan om over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van de originele, ook door de organisatie gebruikte kaartenboeken met een schaal van 1 : 150.000. Bij constatering van overtreding van deze regel zal de betreffende equipe worden bestraft met 5 minuten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

2.1.2. Legenda

In **het routeboek waarin het kaarttype gebruikt wordt** zijn de legenda's van de gebruikte topografische kaarten en/of bol-pijlsymbolen opgenomen.

2.1.3. Routeopdracht

Van start tot finish (van elke etappe) 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 routeomschrijving in het routeboek vermeld en is ingetekend in het kaartenboek.

Er kunnen ook (losse) kaartfragmenten met routeopdrachten verstrekt worden bij bemande posten voor bijvoorbeeld een regelmatigheidsetappe.

2.1.4. Tanken

Als service voor de deelnemers kunnen in het routeboek tankstations aangegeven zijn. 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

Hoe aanmelding voor RallyCheck (verder kortweg app genoemd) moet plaatsvinden staat vermeld in de handleiding, zie <https://rallycheck.com/nl/rallycheck-user-manual/>.

In de handleiding vindt u ook een beschrijving van het gebruik van de app en de verschijningsvorm van de verschillende soorten controles. Een specifiek voor de Winter Trial geschreven handleiding vindt u als bijlage.

Bij de start van een etappe krijgt elke equipe via de app de beschikking over een digitale controlekaart. Daar worden onderweg controles (door de app) op geregistreerd. De controlekaart wordt aan het eind van iedere etappe automatisch naar de organisatie én naar het mailadres van de equipe verzonden.

Voor alle controles waarbij de equipe de keuze heeft de controle al dan niet te bewaren geldt dat de equipe als enige verantwoordelijk is voor registratie ervan op de digitale controlekaart. De equipe moet er zelf op letten tijdcontroles op het juiste tijdstip aan te doen.

Elke equipe ontvangt een papieren tijdkaart met de standaardtijden voor de fictieve -0- auto. De tijdkaart, voor de gehele Wintertrial, wordt uitgereikt na de controle van de auto. Elke correctie of toevoeging op de tijdkaart is niet toegestaan (uitgezonderd in de kolom, bestemd om eigen aantekeningen te maken). De equipe is verantwoordelijk voor het afgeven van de tijdkaart bij de verschillende controles en voor het controleren van de geregistreerde tijd.

2.3. Routecontroles

2.3.1. Passeercontroles (PC/SC/SPC)

Bij een bemande passeercontrole wordt de controlekaart slechts afgetekend (afgestempeld) op het moment dat de equipe de kaart overhandigt. De organisator kan onbemande passeercontroles (bijvoorbeeld door de Rallycheck app), inrichten op elk punt van de route. Een passeercontrole die niet is opgenomen in het routeboek wordt Secret Check (SC) genoemd, wanneer hier ook de snelheid gemeten wordt is sprake van een Speed Check (SPC).

2.3.2. Routecontroles op Navigatie secties (RC's)

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles.

Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (verkeerde volgorde) wordt bestraft met 5 minuten.

Bij het passeren van een virtuele/onbemande routecontrole verschijnt daarvan een melding in de app. De organisator kan/zal gebruik maken van controles die bij verschijning in de app **automatisch** (dus zonder tussenkomst van de deelnemer) op de digitale controlekaart geplaatst worden. Dat is het geval bij snelheidscontroles, timing points in een regelmatigheidsproef en de tijd- en routecontroles van een behendigheidspreef; dit zijn de zgn. Standard Direct Save controles.

Bij de Winter Trial zullen alle controles automatisch worden opgeslagen zonder tussenkomst van de deelnemer. Het is niet mogelijk om de laatst opgeslagen controles te verwijderen tijdens de Winter Trial.

2.4. Tijdcontroles (TC's)

2.4.1. Tijdwaarneming

De juiste tijd wordt (op de onbemande controles) bepaald door de Rallycheck app, op basis van de tijd op de smartphone van de deelnemer. Deze tijd wordt door de smartphone automatisch gesynchroniseerd via het Network Time Protocol (NTP). Op bemande controles wordt de juiste tijd bepaald door de Rallycheck app op de telefoon van de marshal.

2.4.2. Tijdcontroles (TC)

De marshal vult de tijd in op het moment dat de equipe de controlekaart overhandigt. Equipes worden niet bestraft wanneer de kaart binnen de geplande 'check-in' minuut plaatsvindt. Elk verschil tussen de werkelijke check-in tijd en de geplande check in tijd wordt bestraft. Wanneer equipes te laat zijn bij een tijdcontrole mogen zij straffeloos hetzelfde aantal minuten te laat zijn op de volgende tijdcontrole, echter binnen de maximum toegestane vertraging (MPL) van 30 minuten. Melden na de maximale toegestane vertraging (MPL) betekent dat de controle gemist is. De maximale bestrafing per etappe is 4 uur.

Tijdcontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de ideale passeertijd van de eerste deelnemer tot 30 minuten na de ideale passeertijd van de laatste deelnemer.

2.4.3. Hoofd Tijdcontrole (MC)

Bij de 1e controle van elke etappe (MC-OUT) mag maximaal 15 minuten te laat worden gestart. Bij de laatste controle van elke etappe (MC-IN) mag de equipe zich maximaal 60 minuten te laat melden, waarvan 30 minuten straffeloos. Het missen van de laatste controle van een etappe (MC-IN) wordt bestraft. Equipes worden niet bestraft voor een te vroege aankomst bij de laatste controle van een etappe (MC-IN).

2.4.4. Onbemande Tijdcontroles (TCL)

Een Tijdcontrole kan ook onbemand zijn en de timing wordt dan uitgevoerd door de Rallycheck app of Logger. Het naderen van een onbemande tijdcontrole wordt aangegeven door de app. Rond de Tijdcontrole is een gebied met een straal van 50 meter. Binnen die zone wordt de TCL getoond op het scherm. De timing vindt plaats op het moment van a) het (binnen die zone) bevestigen van de tijd op het scherm, ofwel b) het verlaten van de TC-zone.

2.4.5. Herkenbaarheid en melding

Elke etappe start met een MC UIT en eindigt met een MC IN. Als een etappe uit meer dan één traject bestaat, dan zijn er ook “gewone” TC’s. Alleen de laatste TC van een etappe (MC IN) mag eerder dan de ideale passeertijd (IPT) worden aangedaan om onnodig wachten te voorkomen.

Seconden spelen geen rol, er wordt alleen met minuten gerekend bij tijdcontroles. Met bijvoorbeeld “meer dan 15 minuten te vroeg” en “meer dan 30 minuten te laat” wordt dan ook resp. 16 minuten of meer te vroeg en 31 minuten of meer te laat bedoeld.

Rond een TC bevindt zich een TC-zone, waarbinnen de tijdcontrole zichtbaar wordt en de lopende tijd getoond wordt. Equipes dienen een TC te registreren door ofwel a) de tijdcontrole binnen de TC-zone te bewaren, ofwel b) de TC-zone (in de juiste minuut) te verlaten. Het tijdstip dat daarbij geregistreerd wordt (WPT, de werkelijke passeertijd) is de minuut waarin de tijdcontrole bewaard wordt, ofwel de minuut waarin de zone weer verlaten is.

2.4.6. Strafpunten – tijd inhalen

Bij een MC IN mag u zich ongestraft eerder dan de IPT melden. Bij een andere TC (UIT of ‘gewoon’) wordt tot en met 15 minuten eerder melden dan de IPT bestraft met 2 minuten per minuut afwijking; meer dan 15 minuten voor de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC. Het missen van een TC wordt bestraft met 30 minuten.

Later dan de IPT melden bij een TC (UIT, IN of ‘gewoon’) wordt bestraft met 1 minuut 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. Meer dan 30 minuten na de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC.

Tijd inhalen wordt niet bestraft zolang men een TC niet aandoet vóór de IPT. Is dat wel het geval, dan treden de regels zoals beschreven in de eerste alinea in werking.

Bij de laatste controle van de Etappe (MC-IN) mag u zich (onbeperkt) te vroeg melden en zijn de eerste 30 minuten te laat onbestraft.

Als er problemen zijn met het tijdig bereiken van de start, neem dan contact op met de wedstrijdleader. Dreigt u op weg naar de finish in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om te voorkomen dat u niet geklasseerd wordt.

Voorbeeldtabel strafpuntenberekening:

TC	IPT	WPT	Afwijking	Straftijd	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 vóór de IPT	2 minuten	Te snel op bewaren gedrukt? Bij de volgende TC niet wéér een minuut vroeger melden (want dat wordt dan opnieuw bestraft), maar op uw IPT.
TC 3	09:21	09:21	Op tijd	0	
TC 4	09:54	10:13	19 minuten te laat	19 minuten	Bij TC 5 mag u zich ongestraft 19 minuten na de IPT melden. U mag in het volgende traject tijd inhalen.
TC 5	10:38	10:55	17 minuten later dan de IPT	0	Geen straftijd. U heeft 2 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 17 minuten. Bij TC 6 mag u zich ongestraft tot 17 minuten na de IPT melden.

TC	IPT	WPT	Afwijking	Straftijd	Toelichting
TC 6	11:32	11:56	24 minuten later dan de IPT	7 minuten	U mocht zich bij TC 6 ongestraft 17 minuten later melden, maar doet dit 24 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 24 minuten. Bij TC 7 mag u zich ongestraft 24 minuten na uw IPT melden.
TC 7	12:24	12:56	32 minuten later dan de IPT	30 minuten	Meer dan 30:59 te laat melden betekent dat u de TC gemist heeft. Uw achterstand blijft de achterstand van de laatste niet gemiste TC (TC 6). Bij TC 8 mag u zich dus ongestraft tot 24 minuten na uw IPT melden.
TC 8	12:59	13:26	27 minuten later dan de IPT	3 minuten	U mocht zich bij TC 8 ongestraft 24 minuten later melden, maar doet dit 27 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 27 minuten. Bij TC 9 mag u zich ongestraft tot 27 minuten na uw IPT melden.
TC 9	13:50	14:05	15 minuten later dan de IPT	0	Geen straftijd. U heeft 12 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 15 minuten. Bij TC 10 IN mag u zich ongestraft tot 15 (+30) minuten na de IPT melden.
TC 10 IN	14:31	14:29	2 minuten vóór de IPT	0	Geen straftijd: u mag zich ongestraft vóór de IPT melden bij een TC IN (om onnodig wachten te voorkomen).
Totaal				60 minuten	

2.5. Regelmatigheidsproef/Regularity

2.5.1 Algemeen

De locatie van de start (RS) wordt aangegeven in het routeboek en/of routeopdracht. De equipe dient de Regularity, tot aan de Regularity Finish (RF), dan wel het laatste Timing Point (TP) af te leggen met de door de organisator aangegeven gemiddelde snelheid(-heden). Bij het aangegeven Rejoin Point (RP) gaat de regelmatigheidsroute weer over in de route van het routeboek.

2.5.2 Regularity Bemande Start (RSM)

Regularity's kunnen gestart worden door een zogenaamde "Bemande Start". In dit geval zal de marshal het starttijdstip registreren, waarna hij/zij het start signaal "GO", na het aftellen van de laatste 5 seconden, zal geven. Wanneer een vertraging is ontstaan bij de start, kan de equipe om een aankomsttijd vragen die op de controlekaart wordt geregistreerd. Wanneer het verschil tussen de aankomsttijd en het starttijdstip meer dan 3 minuten is, zal dit als een vertraging beschouwd worden en de equipe mag deze vertraging 'meenemen' tot de herstart/TC (na de volgende hergroepering, waar de vertraging ingelopen wordt) of de finish van een etappe.

2.5.3 Regularity Zelf Start (RSS)

Regularity's kunnen van start gaan met een zogenaamde "Zelf Start". Het is de verantwoordelijkheid van de equipe op de juiste plaats op het juiste tijdstip in de juiste richting te vertrekken. De juiste starttijd is te bepalen door een aantal gegeven minuten op te tellen bij de tijd van de voorafgaande controle (TC of PC). Mochten er bij de voorafgaande controle meerdere equipes in dezelfde minuut geklokt zijn kan de marshal aldaar een aantal extra seconden bij de starttijd geven om zodoende te voorkomen dat er meerdere equipes op dezelfde tijd starten.

2.5.4 Regularity Logger Start (RSL)

Regularity's kunnen gestart worden door een zogenaamde "Logger Start". Bij een logger start mag de equipe starten op elk tijdstip binnen de openingstijd van de controle, echter alleen op de hele minuut. Het is niet toegestaan om

in dezelfde minuut te starten als de voorgaande equipe. Het werkelijke starttijdstip wordt geregistreerd door de Rally-check track & trace app op het moment dat u a) de controle bevestigt op het scherm, ofwel b) het moment van verlaten van de startlocatie. In beide gevallen wordt de tijd afgerond (afgekapt) op de hele minuut. Bij verlaten van de startlocatie om b.v. 10:20:45 wordt uw starttijd dus 10:20:00 en loopt u al 45 seconden achter! Het is niet toegestaan om in dezelfde minuut als uw voorganger te starten.

2.5.5 Procedure tijdmeting / Tijdwaarnemingspunt (TP)

De start van een Regularity is ook een passeercontrole. Een Regularity kan een of meerdere tijdwaarnemingspunten (TP's) hebben. De tijdwaarneming zal met de hand of met de Rallycheck app gedaan worden. Een bemande TP wordt aangegeven door middel van een geel controlebord (rood bord indien laatste TP), waar de auto moet stoppen om de geklokte tijd te laten registreren. Wanneer de equipe het TP ziet mag niet gestopt worden, extreem langzaam gereden worden of een andere auto ingehaald worden in het zicht van de controlepost. Het laatste TP wordt aangegeven door middel van een rood controlebord. Hier moet de auto stoppen om de geklokte tijd te laten registreren. Niet stoppen wanneer het een onbemand (Rallycheck app) TP betreft. De tijdmeting wordt gedaan tussen de Regularity start (RS) en elke TP. De organisator bepaalt voor de rijtijd tot elke TP een normtijd (ideale passeertijd). Elke seconde afwijkend van de normtijd zal bestraft worden. Bijvoorbeeld: Wanneer er 3 tijdwaarnemingspunten (A, B, C) zijn, zal de rijtijd gemeten worden van de start tot A, van de start tot B en van de start tot C.

2.6. Testen

2.6.1 Behendigheidstest

In het evenement kunnen één of meer Tests opgenomen zijn. Deze vinden plaats op een voor het overige verkeer afgesloten terrein en/of weggedeelte. De beschrijving van een Test staat op de hand-out, of u krijgt deze bij de start van de Test uitgereikt.

Voor elke Test is een normtijd ("bogey time") vastgesteld. De normtijd zal worden bepaald op een gemiddelde snelheid tussen de 30 en 60 km/h

De startofficial geeft door middel van aftellen aan wanneer u van start kunt gaan.

Bij een Test kan gebruik gemaakt worden van een zogenoemde "à cheval of Stop Astride". Op dat punt dient u de auto tot stilstand te brengen met de voorwielen voorbij en de achterwielen vóór de (denkbeeldige) lijn tussen 2 punten die in de beschrijving van de proef staan aangegeven (vaak aangegeven met pylonen).

De start en de finish van een behendigheidstest worden opgenomen door marshals. U hoeft hier zelf niet op de app te letten.

De finish van de test is ook een Stop Astride. De tijd wordt gestopt wanneer de auto tot stilstand is gekomen. Als u doorgeschoten bent, niet meer achteruitrijden!

Nadat de auto tot stilstand is gebracht op de Stop Astride finish, dient de route RUSTIG rijdend vervolgd worden tot aan de marshal.

2.6.2 Lap Consistency test

Bij een Lap Consistency test dient u (meestal op een circuit) een aantal rondes te rijden waarbij u in de eerste ronde zelf een normtijd bepaalt (binnen bepaalde limieten), waarna u nog 2 of meer rondes af moet leggen in die normtijd.

Op een vast punt wordt – al rijdend! – automatisch een begintijd geregistreerd door de app. Deze controle hoeft u dus niet zelf te bewaren. Op het parcours van de Test registreert de app of het juiste parcours gereden wordt. .

2.7. Routeonderbrekingen

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

1. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten en de controle van de route nog niet waren, maar kort voor het evenement of tijdens het voorrijden door de organisator geconstateerd worden (denk aan onverwachte wegwerkzaamheden, tijdelijk geplaatste verbodsborden, een braderie e.d.). In zo'n geval kan de organisator een omleiding aanleggen met behulp van:

- routepijlen en/of aanwijzingen via de app

2. Routeonderbrekingen, die zich tijdens de regelmatigheidsrit 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.

2.8. Routepijlen

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift Classic Events .
2. Horizontale en vóór een samenkost van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers middels een omleiding (zie art. 2.7.1) naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden 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 rutedelen alsnog te rijden.
3. Enkele routepijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt.
4. Als aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan mag die weg niet van deze zijde worden ingereden.
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.

2.9. Snelheidscontroles

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

Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan tien kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 1 minuut per elke kilometer die vervolgens te hard wordt gereden, boven de eerste tien kilometer.

2.10. 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 de daar geldende maximumsnelheid!

Het begin en het einde van een Q-zone worden aangegeven in het routeboek. De app zal een waarschuwing geven als er in een Q-zone te snel wordt gereden.

Als er in een Q-zone meer dan 5 aangesloten seconden meer dan 10 km te snel is gereden, wordt dit bestraft met 1 minuut per km boven de limiet + 10 km.

Dus als er meer dan 5 seconden 65 km/u is gereden in een Q-Zone met een limiet van 50 is de straf 5 minuten.

2.11. Samenvatting straffen technische aspecten

Straffen in overzicht	
Niet starten	
Auto voldoet niet aan wegenverkeerswetgeving / Niet standaard / Auto gebouwd na 31-12-1985	
Motorgeluid boven 95 dB(A) Auto niet uitgerust met de juiste gehomologeerde winterbanden Auto voorzien van meer dan 6 koplampen aan de voorzijde Een of meerdere uitrustingsmiddelen niet aanwezig in de auto	
Equipe niet in overeenstemming met het inschrijfformulier / Bestuurder geen geldig rijbewijs	
Geen geldige rallypas of licentie Inschrijfformulier niet ondertekend Inschrijfformulier te laat ingezonden / Inschrijfgeld niet betaald/geen geldig startbewijs Auto niet voorzien van een geldige verzekering Geen persoonlijke ongevallen/inzittenden-verzekering	
Verklaring niet ondertekend	
Documentencontrole niet met goed gevolg afgelegd	
Auto niet goedgekeurd Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleader (tot maximaal uitsluiting)	
Auto niet uitgerust met de juiste gehomologeerde winterbanden tijdens de rally.	
De aanwezigheid of gebruik van gekleurde lampen, Xenon- en/of led-verlichting, enz. Track & trace systeem niet in de auto of niet werkend, per etappe. Afwezigheid of gewijzigde reclame van de organisator. Reclame op de auto conflicteert met die van de organisator/is niet in de geest van het evenement/is aanstootgevend/overschrijding maximale afmeting. Namen van de equipe niet correct of bloedgroep vermeld op de auto. Kentekenplaat bedekt / rallyschilden en/of wedstrijdnummers niet correct aangebracht en/of vermist. Onsportief/incorrect gedrag en/of overtredingen van de wegenverkeerswet. Gevaarlijk rijgedrag en/of onsportief gedrag en/of de doorgang blokkeren Instructies van officials en/of marshals niet opgevolgd Grondzeil niet gebruikt tijdens reparaties en overnachtingspauze	

Een verbetering en/of toevoeging van de tijdcontrolekaart	
Uitsluiting Laatste tijdcontrole(MC, finish) van de Winter Trial gemist/niet op eigen kracht gefinisht/auto niet rijwaardig/niet aan de wegenverkeerswetgeving van de desbetreffende landen voldoen. Weigering om de auto te (laten) doorzoeken. overschrijding van de maximumsnelheid met meer dan 50%. route/Regularity verkend	
Tijdstraffen	
Ander kaartmateriaal en/of informatie van het internet: per overtreding:	30 minuten
Afstandsmeter(s) niet conform, per etappe	5 minuten
Gebruik van elektronisch en/of navigatiemiddel	30 minuten
Aanwezigheid / gebruik van elektronische navigatie (GPS) of op de telefoon	5 minuten per leg
Auto niet aangeboden ter controle op de aangegeven datum en tijd	30 minuten
2e verkeersovertreding	1 minuut per km/u boven de 10 km/u te snel.
3e overtreding	ter beoordeling van de wedstrijdleader tot en met uitsluiting.
In een Q-zone	1 minuut per km boven de limiet + 10 km/u.
Onderbreking van de wintertrial, tot maximum (per etappe)	4 uur
Eigen serviceteam, per overtreding	30 minuten
Uit verkeerde richting controle benaderen / verlaten	5 minuten
Tijdkaart vermist	4 uur
Passeercontrole/Geheime- of (on-)bemande passeercontrole gemist	15 minuten
Elke minuut te laat bij een tijdcontrole	1 minuut
Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole	2 minuten
Tijdcontrole gemist, overschrijding maximum vertraging (MPL)	30 minuten
Maximale bestraffing per etappe	4 uur
Elke minuut te laat bij de start van het evenement of etappe, tot 15 minuten	1 minuut
Meer dan 15 minuten te laat bij de start van een etappe	30 minuten
Het missen van de laatste controle van een etappe (MTC-IN)	30 minuten
Te vroeg melden aan de laatste tijdcontrole (MC-IN) van een etappe	0 minuten

Auto niet aangeboden ter controle op de aangegeven tijd en datum	30 minuten
Tijdstraffen Regelmatigheden	
In dezelfde minuut als de voorgaande equipe starten(RSL)	5 minuten
Starten vóór het startsein (RSM)	20 seconden
Elke seconde te vroeg/laat bij een TP	1 seconde
Missen van een Timing Point (TP)	5 minuten
Missen van een (geheime) Passeercontrole tijdens een regelmatigheid (RS ->RP)	5 minuten
Maximumstraf per TP	5 minuten
Maximumstraf per regelmatigheid	20 minuten
Niet starten van de regelmatigheid	20 minuten
Tijdstraffen Tests	
Elke seconde meer dan de normtijd, per seconde	1 seconde
Niet volgen voorgeschreven route	10 minuten
Maximale bestraffing bij rijden van de test	10 minuten
Niet rijden van de test	10 minuten
Tijdstraffen Circuit regelmatigheid test	
Normtijd niet behaald volgens de testopdracht	10 minuten
Elke seconde meer of minder dan de normtijd, per seconde	1 seconde
Te weinig ronden, per ronde	5 minuten
Te veel ronden, per ronde	5 minuten
Maximale bestraffing van de test	10 minuten
Niet rijden van de test	10 minuten
Tijdstraffen behendigheid test	
Te vroeg starten	20 seconden
Niet à cheval stoppen of overschrijden tijdens de test	10 seconden
Raken van een pylon of markeerpunt	10 seconden
Een Pylon of groep pylonen niet volgens voorgeschreven route passeren	30 seconden
Geen poging tot à cheval stoppen	3 minuten
Achteruitrijden in geval van overschrijden finishlijn	3 minuten
Niet stoppen op de finish	3 minuten

Tijdstraffen navigatietraject	
Missen of in de verkeerde volgorde aandoen van een passeercontrole	5 minuten
Maximale bestraffing of het niet rijden van de navigatie traject	60 minuten
Straffen in overzicht	

3. ROUTEBEPALINGEN

3.1. Algemene Kaartleesbepalingen

3.1.1. De kaart

Het kaartfragment zelf

1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in aanleg/ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden.
3. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.
4. Een kaartweg die op de kaart als eenrichtingsweg is aangegeven mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen (ter hoogte van een zijweg) en doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden **blokkeren de doorgang niet**. Wanneer uit kaarttekens of uit doorlopende bermlijnen van de bovenste weg blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.

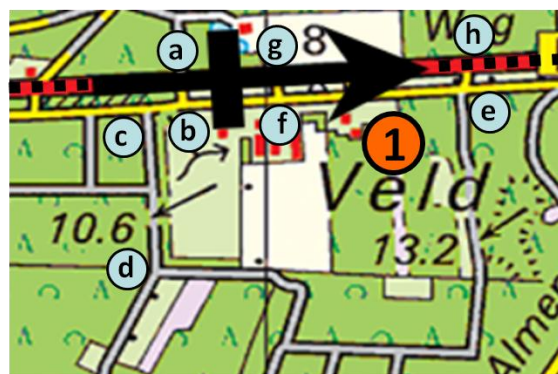
Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

6. Bij een "kaartlas", waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo's, rallyschilden, enz.) en tekstvakken (inclusief rondjes met nummers van pijlen, punten, enz.) onderbreken de daaronder gelegen kaartweg(en). Blokkadesymbolen (blokkeringskruisen/stippen, barricades, grenslijnen) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook. Een kaartweg is geblokkeerd als ter plaatse de weg en beide bermlijnen van de kaartweg bedekt zijn.
8. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet. Maar let op: in de kaartleessystemen (art. 3.3) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven.
9. Routesymbolen worden geacht uitsluitend op de onderliggende kaartweg te liggen. Pijlpunten die 'uitsteken' en een nabijgelegen kaartweg bedekken blokkeren die weg niet, ongeacht de richting waarin men rijdt.
10. Kleine "uitwasjes" aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
11. Een (deel van een) pijl of de ingetekende lijn mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden. Raken en kruisen wordt niet beschouwd als tegengesteld rijden.
12. 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.
13. Om een punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
14. Cirkels of ellipsen die een quietzone of een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook niet.

Figuur 1: voorbeeld van wel/niet blokkeren

Op het kaartfragment hiernaast is systeem "Pijlen kortste route met barricades" van toepassing. De stippellijn geeft de hoofdroute aan. De nevenroute om de barricade in pijl 1 loopt via **a-b-c-d-e-f-g**. Niet door de barricade heenrijden, ook niet op de parallelweg. Wel door het kaartteken (pijltje dat naar "10.6" wijst) en de kaarttekst ("Veld") heen. Tenslotte mag óók door de pijlpunt van pijl 1 heengereden worden.

①



3.1.2. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van kaartwegen. 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. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route opgenomen worden. De start van een RP of Test mag ook maar eenmaal in de route opgenomen worden.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen **NIET meer dan eens, en slechts in één richting** in de route worden opgenomen (de richting waarvoor bij het voor de eerste maal in de route opnemen van de weg gekozen is).
Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast.
5. Bij de routeconstructie **dient** rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).
7. Er mag om elk fysiek object worden gereden (rotonde, Y-paal, RD-steen, zendmast, etc.) indien dit object duidelijk op een kruisingsvlak ligt.

3.1.3. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen niet worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft. Zichtbaar doodlopende wegen mogen NIET worden ingereden.
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 bevinden zich geen route-controles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.
4. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding om te gaan omrijden en worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.
5. Voor alle klassen geldt dat een grotere afwijking dan 100 meter niet voorkomt en dat een juist geconstrueerde route altijd gereden kan worden. Alle klassen hoeven dus nooit een omweg te construeren.

3.2. Systeembeschrijvingen

3.2.1. Ingetekende Lijn

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden (dit komt alleen voor bij omrijden).

3.2.2. Pijlen kortste 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 pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.2.3. Routebeschrijving op kaart

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd door alle op het kaartfragment vermelde opdrachten in oplopende nummervolgorde uit te voeren. Feitelijk is het een rit volgens het systeem punten kortste route, want bij elke opdracht dient men via de kortste route naar een (uitvoer)punt te rijden.
2. Er bestaan twee soorten opdrachten: **door oriënteringspunt** en **langs oriënteringspunt**. Een oriënteringspunt is een kaartteken of een kaarttekst.
3. Met de opdracht **door** oriënteringspunt dient men over kaartwegen de kortste route te construeren naar het punt waar men het oriënteringspunt 'inrijdt'. De opdracht is uitgevoerd als dat punt bereikt is (= uitvoerpunt).
4. Met de opdracht **langs** oriënteringspunt dient men over kaartwegen de kortste route te construeren naar het punt (op een niet (op de kaartrand of anderszins) doodlopende kaartweg) dat zo dicht mogelijk naast het oriënteringspunt ligt. De opdracht is uitgevoerd als dat punt bereikt is (= uitvoerpunt).
5. Bij een 'langs'-opdracht én in de opdracht erna is het niet toegestaan **door** het oriënteringspunt te rijden dat in de 'langs'-opdracht gebruikt wordt (is).
6. Als een oriënteringspunt niet tussen aanhalingstekens in de opdracht vermeld is, dan is het een kaartteken dat is terug te vinden in de bij het kaartfragment behorende legenda.
7. Als een oriënteringspunt tussen aanhalingstekens in de opdracht vermeld is, dan is het oriënteringspunt een kaarttekst. De tussen aanhalingstekens in de routeopdracht vermelde tekst dient gelijk te zijn aan de kaarttekst, inclusief het gebruik van hoofdletters en kleine letters. **Voorbeeld:**
 1. Door tweede "b" van "Abbekerk" – zoek de tekst Abbekerk, die met hoofdletter A en verder kleine letters op de kaart staat;
 2. Langs "Abbekerk" – van de kaarttekst (dichtbij) ontbreekt een deel doordat dat buiten de kaart valt of achter bijv. een tekstvak van de organisator schuilgaat; zoek de volledig op de kaart aanwezige tekst Abbekerk;
 3. Langs "kerk" – niet langs een kaartteken van een kerk rijden, maar op zoek gaan naar de tekst kerk; niet als onderdeel van een op de kaart staande tekst Abbekerk, het moet een op zichzelf staande tekst zijn. Als op de kaart de eerste vier letters van Abbekerk ontbreken doordat ze buiten de kaart vallen of achter bijv. een tekstvak van de organisator schuilgaan, dan mag het wél op de kaart staande deel (kerk) als op zichzelf staand oriënteringspunt gebruikt worden.
8. Als alle delen van een oriënteringspunt (bijvoorbeeld een gebouw of een straatnaam) even dicht langs een kaartweg staan en als gevolg van de opdracht over die kaartweg langs dat oriënteringspunt gereden moet worden, dan is het uitvoerpunt bereikt zodra het eerste deel van het oriënteringspunt gepasseerd wordt.
9. Als bij een opdracht meerdere oriënteringspunten voor gebruik in aanmerking komen, dan dient voor het oriënteringspunt gekozen te worden waar naartoe de kortste route over kaartwegen het kortst is.

3.2.4. Bol-pijl (met of zonder afstanden)

1. Aan de hand van bol-pijl opdrachten, bestaande uit situatieschetsen met eventueel aanvullende aanduidingen, dient met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen steeds de kortste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereden te worden.

2. Bij een situatieschets kan de afstand vanaf de vorige bol-pijlsituatie en de totaalafstand vanaf de start en/of tot de finish van het routedeel waarvoor de bol-pijlopdrachten gelden zijn aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (*).
3. De bol-pijlopdrachten dienen in nummervolgorde uitgevoerd te worden.
4. De situatieschetsen zijn niet op schaal getekend.
5. De situatieschetsen kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Wegen die in de situatietekening een hoek van 90^0 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 getekend. 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. Tussen de bol-pijlopdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen “de equipe”, bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan de Winter Trial hierna te noemen “het evenement”, georganiseerd door Classic Events bv, hierna te noemen “de organisator”.

De ondergetekenden verklaren het volgende:

1. De auto waarmee de equipe deelneemt aan het evenement verkeert in een technisch goede staat, is geschikt voor gebruik op de openbare weg, is verzekerd tegen de risico's van schade aan derden als bedoeld in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (de W.A.M.) en deelname aan het evenement is ook onder deze verzekering gedekt.
2. De equipe aanvaardt dat de organisator in voorkomend geval niet aansprakelijk is voor schade, ongeacht waaruit die schade bestaat of hoe die schade is ontstaan, die de equipe in verband met (voorgenomen) deelname aan het evenement lijdt dan tot maximaal het bedrag dat de equipe voor de deelname aan het evenement heeft betaald. Voor zover de schade groter is, blijft deze voor eigen rekening van de equipe. In elk geval zal de organisator niet aansprakelijk zijn tot een hoger bedrag dan onder de door de organisator afgesloten aansprakelijkheidsverzekering wordt uitgekeerd. De reden voor deze gedeeltelijke uitsluiting van aansprakelijkheid is dat de begroting van het evenement bij de huidige deelnamekosten voor de equipes geen ruimte biedt om schadevergoedingen uit te keren. De equipe zal de organisator vrijwaren voor aanspraken van derden, daaronder begrepen andere deelnemers aan het evenement, in verband met enige schade als hiervoor bedoeld.
3. De leden van de equipe verkeren in goede gezondheid en zijn in staat en voldoende bekwaam om aan het evenement deel te nemen.
4. De equipe erkent en aanvaardt de aard van het evenement en de daarmee samenhangende risico's.
5. De equipe kent de bepalingen van het reglement dat op het evenement van toepassing is en zal het daarin bepaalde naleven.
6. De bestuurder beschikt over een geldig rijbewijs en is bevoegd het voertuig, waarmee de equipe aan het evenement deelneemt, te besturen.
7. De equipe verleent aan de organisator toestemming om de equipe en de auto waarmee de equipe aan het evenement deelneemt te fotograferen en/of te filmen en om deze foto's dan wel filmpjes publicitair te gebruiken.

Aldus getekend te _____ op _____

De equipe: _____ **Startnummer** _____

De bestuurder _____ De navigator _____

Handtekening _____ Handtekening _____

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 “blik schade”;

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: Fred Knijn
TELEFOON: +31 6 558 972 23

3. Opsomming activiteiten

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

1. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
2. Is 1-1-2 al gebeld? Als “elke seconde telt”, bel dan direct 1-1-2. In vrijwel alle landen van West-Europa wordt hetzelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
3. Alarmeer zo snel mogelijk het Hoofd Calamiteitenteam.
4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
5. Beschrijf wat er is gebeurd:
 - a. Wie (equipe(s), eventueel wedstrijdnummers, of en hoeveel deelnemers/weggebruikers gewond zijn);
 - b. Wat (of een persoon bekneeld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 - c. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl, wegsituatie, hectometerpaaltje e.d.);
 - d. Wanneer.
6. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
7. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
8. Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
9. Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrek nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van overige deelnemers en verkeersdeelnemers).
11. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is).
12. 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)).
13. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
14. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
15. Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

4. Veiligheidsregels

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

Bijlage C – Controleborden

Type of Control			Control Area				
			Start Control area				Marshal/ Stop
PC - Passage Control manned		minimum distance between signs					
		5 M					
PC - Passage control Unmanned							
TC - Time Control		minimum distance between signs					
		10 M					
TS - Test Start		minimum distance between signs					
		5 M					
TF - Test Finish							
RSM - Regularity Start Manned		minimum distance between signs					
		10 M					
RSS - Regularity Self Start							
RSL - Regularity Start Logger							
Intermediate Manned Timing Point							
Final Timing Point (manned or unmanned)							