

***ALGEMEEN REGLEMENT***

## **Afdeling1 - ALGEMENE VOORWAARDEN**

### **1. Toepassingsgebied.**

Deze algemene voorwaarden zijn van toepassing op alle wedstrijden ingericht door Autoclub Altena v.z.w. U kan op geen enkele wijze afstand doen van deze algemene voorwaarden, ze wijzigingen of vervangen, tenzij wij schriftelijk anders overeenkomen.

Afwijkingen op dit reglement worden in het (bijzonder) wedstrijdreglement dat voor elke wedstrijd wordt opgesteld, vermeld.

### **2. Definitie van bepaalde begrippen.**

Autoclub Altena v.z.w. geniet rechtspersoonlijkheid als vereniging zonder winstoogmerk.

"Wij", "ons", "Autoclub Altena v.z.w.", "wedstrijdleiding", "organisatie" en/of " Atm-organisatie", betekent Autoclub Altena v.z.w. met maatschappelijke zetel te B-2550 Kontich, Koningin Astridlaan 32 of haar aangestelden, geregistreerd in het Belgisch Staatsblad op 14-12-1989 bladzijde 7678 met identificatienummer 17350/89. De vzw werd geregistreerd met ondernemingsnummer 0441.300.213 bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen.

Indien u vragen heeft of inlichtingen wenst over Autoclub Altena vzw en zijn algemene werking, kan u terecht op het informatienummer 03-457.59.22.

"U", "uw", of "deelnemer(s)" betekent de fysieke persoon die zich als deelnemer wenst in te schrijven voor deelname aan een wedstrijd ingericht door Autoclub Altena v.z.w.

### **3. Verzekering deelnemende voertuigen.**

De organisatie is verplicht een BA verzekering af te sluiten, die de deelnemende voertuigen dekt in de zin van de BA voor de motorvoertuigen.

Ongeacht het bovenstaande dient elke deelnemende auto verzekerd te zijn, overeenkomstig de bepalingen van de wet op de verplichte verzekering van autovoertuigen.

In het geval een deelnemer tijdens het rijden van de rit betrokken is geweest in een ongeval of incident, is de deelnemer in kwestie, verplicht daarvan onverwijld melding te geven bij de wedstrijdleiding. Bij het niet voldoen aan deze bepaling, zal de deelnemer voor eventueel door hem veroorzaakte schade, persoonlijk aansprakelijk kunnen worden gesteld.

Gelieve te noteren dat materiële schade tussen de deelnemers, alsook de eigen schade niet gedekt zijn.

### **4. Inschrijvings- of aanmeldingsformulier.**

Het inschrijvingsformulier of aanmeldingsformulier, is uw verzoek tot deelname aan een wedstrijd van Autoclub Altena v.z.w. en dient door de deelnemers verplicht te worden ingevuld. Onze schriftelijke aanvaarding van uw aanvraag en akkoord tot deelname binnen de algemene voorwaarden en het (bijzonder) wedstrijdreglement worden u later toegezonden of overhandigd.

Wie dit document en de vrijwaringsclausule niet naamtekent, wordt geacht niet te zijn gestart en niet aan de wedstrijd deel te nemen.

## **5. Wettelijke verplichtingen.**

Naast het afsluiten van de verzekeringspolis, zal de organisatie;

- toelating voor doortocht aanvragen bij elk gemeentebestuur op wiens grondgebied de rit wordt gereden.
- machtiging vragen aan het Provinciebestuur op wiens grondgebied de wedstrijd van start zal gaan.

Eventuele bijkomende vergunningen en attesten, conform de wettelijke regeling in het land waar de wedstrijd wordt verreden, zullen gevraagd worden. De toelatingen, vergunning, attesten, etc, zijn op de dag van de wedstrijd ter inzage van de deelnemers bij de wedstrijdleiding.

## **6. Toegelaten voertuigen.**

- a. De deelnemende voertuigen moeten voldoen aan alle technische eisen gesteld in de verkeerswetgeving. Voertuigen uitgerust om deel te nemen aan snelheidswedstrijden worden niet toegelaten. De deelnemende voertuigen mogen voorzien zijn van mechanische of elektronische tripmasters.
- b. Het is verboden deel te nemen met auto's welke voorzien zijn van proefrittenplaten.
- c. Op straffe van uitsluiting, moet de gehele rit worden gereden met het voertuig waarmee is ingeschreven en gestart. In bijzondere gevallen kan de wedstrijdleiding toestemming verlenen om van deze bepaling af te wijken.

## **7. Verkeersveiligheid.**

- a. De deelnemers zijn gedurende de ganse wedstrijd verplicht de wegcode steeds strikt te respecteren. De wegcode gaat ten alle tijde voor op de bepalingen in dit reglement en het roadbook.
- b. Overtredingen vastgesteld door politiediensten en/of wedstrijdleiding kunnen aanleiding geven tot extra bestraffing en/of uitsluiting van de betrokken deelnemers.
- c. Indien de weersomstandigheden daartoe aanleiding geven, kan de wedstrijdleiding tijdens de rit het tijdschema wijzigen.

## **8. Inschrijving.**

- a. Voor het team waarvan de personalia voorkomen op het inschrijving- of aanmeldingsformulier van start gaat, moeten zowel piloot als navigator, eigenhandig de vrijwaringsclausule naamtekenen.
- b. Voor de start moet het inschrijfgeld zijn voldaan.
- c. De bestuurder (piloot) van het deelnemend voertuig, wiens personalia op het inschrijf- of aanmeldingsformulier voorkomt, moet over een geldig rijbewijs beschikken om een voertuig te besturen en mag op het ogenblik van de wedstrijd niet ontzet zijn om een dergelijke voertuig te besturen.
- d. Piloot en navigator mogen onderling van plaats wisselen voor zover de navigator voldoet aan de gestelde in punt 8.c van afdeling 1 van dit reglement.
- e. De deelnemers jonger dan 18 jaar, dienen in het bezit te zijn van een genaamtekende volmacht van de ouders.

- f. De wedstrijdleiding heeft het recht om inschrijvingen, met opgave van reden, te weigeren. In dat geval wordt binnen de 30 dagen, het reeds betaalde inschrijfgeld geheel of gedeeltelijk terugbetaald.
- g. De organisatie kan de inschrijvingen vervroegd sluiten, zodra een door hen vastgelegd aantal is bereikt. Uiteraard zal ook hier het inschrijfgeld worden terugbetaald.
- h. Per voertuig zijn slechts twee inzittenden toegelaten (piloot - navigator). Een derde inzittende is enkel in de recreatieklasse toegelaten wanneer het team niet wordt opgenomen in kampioenschappen en dit expliciet door de organisatie wordt vermeld.
- i. Deelnemen aan de wedstrijd houdt in dat men akkoord gaat met de reglementen verbonden aan die wedstrijd.

## **9. Controles.**

- a. Controles dienen om te constateren of de opgegeven route door de deelnemers in zijn geheel juist wordt gevolgd en met de voorgeschreven gemiddelde snelheid.
- b. Indien blijkt dat een controle discutabel wordt, kan de wedstrijdleiding beslissen deze controle van de ideale kaart te schrappen.
- c. In afdeling 2 van het algemeen reglement, worden de soorten controles omschreven en de algemene bepalingen van de controles opgenomen.

## **10. Wedstrijdleiding.**

Per wedstrijd wordt er door de vereniging een wedstrijdleider aangesteld.

Hij coördineert de wedstrijd. Hij is in het bezit van de map vergunningen en is bereikbaar via een in het bijzonder wedstrijdreglement opgenomen gsm-nummer.

## **11. Uitslag.**

Zodra één uur is verstreken, gerekend vanaf de ideale finishtijd van de laatste deelnemer, of zo mogelijk eerder als alle deelnemers zijn gefinisht, wordt de finish gesloten.

Binnen de 15 minuten na het sluiten van de finish, zal de organisatie de ideale controlekaart publiceren. Vervolgens wordt de voorlopige uitslag uitgehangen. Tot 15 minuten na uithangen kunnen de deelnemers fouten melden met betrekking tot zogenaamde rekenfouten. Nadien volgt de prijsuitreiking. De organisatie kan bovenstaande regel per klasse toepassen.

## **12. Klasse-en reeksindeling.**

De organisatie heeft keuze uit drie klassen, namelijk recreatieklasse voor de beginnende deelnemers of gelegenheidsrijders, toer(isme)klasse voor de ervaren deelnemers en sportklasse voor de specialisten in het kaartlezen.

Per klasse heeft men de reeksindeling gebaseerd op de leeftijd van het voertuig (de datum van het eerste gebruik vermeld op het inschrijvingsbewijs komt hiervoor in aanmerking).

De deelnemers kruisen de klasse en/of reeks aan waarin men van start wenst te gaan. Men kan dezelfde dag slechts in één klasse inschrijven.

**13. Team/Equipevorming.**

Is enkel van toepassing indien het vermeld is in het bijzonder wedstrijdreglement.

Een team wordt gevormd door twee personen, die zich tijdens de rit in de auto moeten bevinden.

Een equipe bestaat uit minimaal 3 of maximaal 5 teams. Er wordt een naam voor de equipe gevormd en opgegeven bij de inschrijving. De drie beste resultaten van de equipe komen in aanmerking. Pas bij een ex-aequo komt het klassement van het vierde en eventueel het vijfde team in aanmerking.

**14. Reclame.**

Het is de deelnemers toegestaan op het deelnemend voertuig reclame aan te brengen, mits de zichtbaarheid van de ruiten en de nummerplaten behouden blijft.

De organisatie kan rallyplaten, deurnummers en/of reclame ter beschikking stellen. Deze moet goed zichtbaar op het deelnemend voertuig worden aangebracht en gevoerd tijdens de rit.

**15. Klassement.**

De rangschikking wordt opgemaakt per klasse, van de deelnemers die de rit hebben afgewerkt binnen de vooropgestelde rijtijd, gevolgd door de deelnemers die deze rijtijd overschreden.

De deelnemers die uitgesloten werden worden helemaal achteraan geklasseerd.

De verwerking van de gegevens om de rangschikking op te maken, gebeurt in de rekenkamer. De deelnemers hebben geen toegang tot de rekenkamer, tenzij zij er door de wedstrijdleiding zijn uitgenodigd. Diegene die de rekenkamer toch ongevraagd betreden, worden bestraft met 180 strafpunten. Hij herhaling kan uitsluiting volgen.

Een team dat opgeeft wordt achter de aangekomen deelnemers geklasseerd, op basis van zijn behaalde strafpunten in de gereden trajecten. (zie ook punt 19 hierna).

**16. Protest.**

De protesten moeten duidelijk naam en/of teamnummer vermelden. Niet schriftelijk ingediende protesten worden niet weerhouden.

De behandeling van de protesten geschiedt door de wedstrijdleiding, eventueel aangevuld met een objectieve waarnemer door de wedstrijdleiding aangewezen. De deelnemer kan hiertoe in de rekenkamer uitgenodigd worden en hij kan zich laten bijstaan door één clubafgevaardigde.

De organisatie zal/kan hiervoor beslissen om een routecontrole als discutabel te beschouwen (zie art 9.b) en/of om de ideale kaart aan te passen én alle controlekaarten opnieuw te verbeteren, zodat er een juiste weergave is van de gereden route en de bestraffing die werd gegeven.

**a. Routetechnisch.**

- De deelnemer levert een blad in met daarop de situaties waarop het protest betrekking heeft. Dit blad overhandigt men enkel aan de wedstrijdtafel ter attentie van de wedstrijdleiding.

**b. Wedstrijdtechnisch.**

- Binnen de 15 minuten na het uithangen van het voorlopig klassement, bij voorkeur vroeger.
- Moeten aan de wedstrijdtafel ingediend worden, anderen worden niet aanvaard.

**17. Uitsluiting.**

Een team kan door de organisatie worden uitgesloten wegens;

- niet naleven van de verkeersvoorschriften en van de ongeschreven wetten van verkeers- en wedstrijdfatsoen (= b.v. onsportief gedrag t.o.v. andere deelnemers, medewerkers of andere weggebruikers);
- knoeien met of verlies van de controlekaart.
- bij herhaling ongevraagd betreden van de rekenkamer.

Zie ook art 15.

**18. Opgave.**

Een team wordt aanzien als opgegeven :

- indien het deelnemend voertuig zich niet meer op eigen kracht kan voortbewegen ( kortstondig duwen is toegestaan)
- het gedurende de rit opnemen van of veranderen van het aantal inzittenden in het deelnemend voertuig.

**19. Startorde.**

De startorde en startuur wordt door de organisatie bepaald. Het officiële uur wordt aangeduid op de gestuurde klok geplaatst aan de wedstrijdtafel aan de start van deel 1. Geen enkele klacht dienaangaande zal aanvaard worden.

**20. Bijzonder wedstrijdreglement (BWR).**

Voor ieder rit wordt door de wedstrijdorganisatie een BWR opgesteld, waaruit het karakter en de essentiële bijzonderheden van de rit zal blijken. O.a. het ritschema, de coördinaten van de wedstrijdleiding, afwijkingen op het algemeen en/of technisch reglement, ....., worden in het BWR opgenomen.

**21. Milieuzorg.**

De deelnemers moeten zich voortdurend bewust zijn van de effecten van de wedstrijd op de omgeving en het milieu. Zij moeten er naar streven de nadelige effecten zoveel mogelijk te voorkomen en streven naar een positieve uitstraling. Daarom wijst de organisatie met klem op het volgende :

- beperk zoveel mogelijk onnodig gas geven en snel optrekken;
- beperk de hinder die u kan veroorzaken door stil te staan voor private in- of uitritten, particuliere woningen, etc;
- breng geen schade toe aan de natuur.

**22. Verplichte rust.**

Wanneer de wedstrijd uit verschillende delen bestaat, is er minstens 15 minuten pauze voorzien wanneer de ideale passeertijd minder dan 2 uur bedraagt.

Er is minstens 20 minuten pauze voorzien indien de ideale passeertijd tussen 2 en maximum 3 uur bedraagt.

Is de ideale passeertijd meer dan 3 uur, zal er een minimale pauze van 30 minuten ingelast worden.

### **23. Benodigheden.**

Het is nuttig om volgende zaken te bezitten tijdens de wedstrijd :

- meetlatje en eenvoudig vergrootglas;
- kaartleeslampje (voor avondritten);
- chronometer of uurwerk;
- stevige schrijfplank om de controlekaart op te leggen.

De deelnemers moeten op de dag van de wedstrijd de hen toegezonden acceptatiebrief en vrijwaring-clausule meebrengen naar de start.

### **24. Wedstrijdssystemen.**

De wedstrijd wordt uitgezet op basis van bolleke-pijl opdrachten (met zijn variante visgraat) én kaartleesopdrachten. Naargelang de klasse waarin men deelneemt verschillen de technieken :

#### a. Recreatieklasse :

- eenvoudige bol-pijl tekeningen ( geen visgraat), al dan niet gemeterd;
- eenvoudig kaartlezen op basis van:
  - ingetekende lijn
  - pijlenrit
  - puntenrit

#### b. Toerklasse :

- gewone en gestileerde bol-pijl opdrachten en de variante visgraat, al dan niet gemeterd;
- kaartlezen op basis van:
  - ingetekende lijn ( + eventuele eenvoudige blinde lijn)
  - pijlenrit
  - puntenrit

eventueel met nevenopdrachten zoals bv de op één na kortste route tussen de punten of pijlen, het construeren en rijden van een alternatieve route in vooraf (opgenomen in BWR) bepaalde situaties

of de opdracht om de reeds bereden wegen enkel in de voorwaartse = reeds gereden rijrichting te rijden.

#### c. Sportklasse :

Hier kan men alle vormen van navigatie terugvinden. Naast de systemen uit de toerklasse worden hier ook volgende technieken beoefend : blokkaderijden, grensbenadering, pijlenbenadering, cross the lines, blinde lijn, op-af systeem, eilandenrit, etc.

Daarnaast worden op het parcours keer- en blokkadecontroles geplaatst waarbij een alternatieve route in de vorm van nevenroute of omrijroute moet geconstrueerd worden en kunnen er nevenopdrachten (zoals de reeds bereden wegen mogen enkel in voorwaartse richting gereden worden) worden gegeven.

### **25. Onvoorziene omstandigheden.**

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de wedstrijdleiding.

## **Afdeling 2 - ROUTECONTROLES**

### **1. Toepassing.**

- De wedstrijden worden ingedeeld in delen en/of trajecten, afgebakend door tijdcontroles.
- Het is de inrichters verboden om van de bepalingen van afdeling 2 van dit reglement, misbruik te maken, teneinde de deelnemers strafpunten te bezorgen.
- Routecontroles dienen om na te gaan of de opgegeven en geconstrueerde route door de deelnemers op de juiste wijze wordt gevolgd, en volgens de voorgeschreven gemiddelde snelheid.

### **2. Algemeen.**

- a. Een model van elk controlebord zal opgesteld staan aan de wedstrijdtafel van het startlokaal van deel/traject 1.
- b. Het is ten alle tijde verboden om als deelnemer de controleborden te manipuleren. Stel je vast dat er een controlebord is gedraaid of afgevallen, noteer het in het vakje vrije tekst van de controlekaart (onderaan op de keerzijde van de controlekaart).
- c. Routecontroles (hierna RC's genoemd) moeten goed zichtbaar zijn aangebracht. Wanneer een RC toch aan het zicht van de foutrijders moet onttrokken worden, mag de RC gedeeltelijk verscholen staan. De RC dient zo opgesteld te worden dat hij geen gevaar voor de andere weggebruikers en/of deelnemers vormt.
- d. De plaatsing van een RC mag nimmer aanleiding tot twijfel zijn. Het is verboden een RC dusdanig te plaatsen dat niet duidelijk is op welke weg hij staat.
- e. De RC's staan in principe rechts van de weg en haaks op de rijrichting die de deelnemers volgen. Hierop is volgende uitzondering voorzien :

- Een RC kan links van de weg staan, enkel wanneer er rechts van de weg geen mogelijkheid is de

RC (conform punt c hiervoor) te plaatsen én er absolute noodzaak is om er een RC te plaatsen. Het moet dus een uitzonderlijke toestand zijn. Wij voorzien deze zelfcontroles van een rode letter om deze uitzondering te benadrukken.

- Voor de RC's die in de sportklasse worden geplaatst op bv een niet bestaande weg, die volgens de kaart moet bereden worden, kunnen deze RC's ook links en niet haaks op de rijrichting staan.

Op de route of de geconstrueerde route staan de RC's dus enkel aan de rechterzijde van de weg in de rijrichting van de deelnemers.

Een bord verboden voor rit wordt niet als een routecontrole aanzien. Het kan dus zowel rechts als links van de weg staan, maar er wordt toch de voorkeur aan gegeven om dit bord rechts van de weg te plaatsen en bij voorkeur links van de weg te herhalen om duidelijk aan te tonen dat de weg verboden is.

- f. De waarschuwingsborden (gele kleur) van de bemande routecontroles (tijdcontroles of stempelcontroles), staan rechts van de weg, maar kunnen als extra aanduiding ook links herhaald worden. Het rode bord dat de standplaats van de controleur aangeeft, kan zowel rechts als links staan, afhankelijk van de standplaats van de controleur.

### **3. Controlekaart**

- a. Per deel of traject wordt een controlekaart aan het roadbook gevoegd. Hierop moet minstens het startnummer van het team voorkomen. Alle routecontroles die men op het gereden traject in zijn rijrichting passeert, moeten onmiddellijk in onuitwisbare inkt (= geen potlood en bij voorkeur niet in rode inkt), in het eerstvolgende vrije vakje op de controlekaart, geschreven worden.
- b. De deelnemers zijn verplicht bij elke bemande controlepost te stoppen en de controlekaart onmiddellijk aan de controleur te overhandigen.
- c. De deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor hun controlekaart en de aangebrachte aantekeningen. Ze doen nazicht van de vermeldingen of tijdmarkeringen door de controleur en maken de controleurs attent op eventuele vergissingen. Ze gaan echter niet in debat met de controleurs.
- d. De op de controlekaart aangebrachte correcties, toevoegingen en/of schrappingen, kunnen resulteren in bestraffing. Opmerkingen kunnen genoteerd worden in het vakje bestemd voor de vrije tekst op de keerzijde of onderkant van de kaart.
- e. De deelnemers zijn verplicht bij onbemandede routecontroles de desbetreffende letter of getal dat centraal op de routecontrole voorkomt, in het eerst volgende vrije vakje van hun controlekaart te noteren. Bij een routecontrole voorzien van een stempel, dienen de deelnemers terstond een afdruk van de betreffende stempel in het eerst volgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Is de stempel verdwenen dan noteert men het cijfer dat op het deksel van het stempelkussen is aangebracht en men plaatst een vingerafdruk als stempel.
- f. Verlies van de originele controlekaart staat gelijk met uitsluiting.

### **4. Bemandede routecontroles.**

#### **a. Routecontrole.**

- Bemandede routecontroles worden aangekondigd door een geel waarschuwingsbord, voorzien van een stempel of een klok naargelang de functie van de routecontrole. Dit bord staat op maximaal 100 meter van de standplaats van de baancontroleur.
- Ter hoogte van de standplaats van de baancontroleur, is een overeenstemmend rood bord geplaatst. Tussen het gele waarschuwingsbord en het rode controlebord, de controlezone genoemd, mag er geen wegverandering zijn, ook niet op kaart. De deelnemers mogen eens ze de controlezone zijn ingereden niet stoppen of keren. Het is enkel toegelaten te stoppen ter hoogte van de standplaats van de baancontroleur, waar men onverwijld de controlekaart aan de baancontroleur overhandigt. Na de registratie door de baancontroleur krijgt het team de controlekaart terug en zal het team onmiddellijk de controlezone verlaten.
- Bij een bemandede routecontrole kan de baancontroleur hetzij mondeling, hetzij schriftelijk, een opdracht aan de deelnemers geven, opdracht welke bij voorrang op de gegevens in het roadbook moet worden opgevolgd.
- Bij een bemandede stempelcontrole, zal de baancontroleur een afdruk van een stempel plaatsen in het eerst volgende vrije vakje van de controlekaart. Hij kan ook in opdracht van de organisatie andere bevindingen noteren waarvoor hij geen verantwoording aan de deelnemers moet afleggen.

- Een bord met klok duidt op een bemande tijdcontrolepost. De baancontroleur noteert de passeertijd van de deelnemers op het ogenblik van overhandiging van de controlekaart. De minuut telt wanneer deze vol is, d.w.z. 10u 32' 38" is 10 u 32.
- De deelnemers mogen hun ideale passeertijd tijd vragen/zeggen voor zover deze niet is verstreken. Bv: de ideale passeertijd van het team is 13 u 20. Men passeert de tijdcontrole om 13 u 15. De deelnemers mogen hun ideale passeertijd (13 u 20) aan de baancontroleur vragen/zeggen. Hij/zij zal dan 13 u 20 op de controlekaart noteren. Is de gevraagde tijd reeds verstreken, zal de controleur de werkelijke passeertijd noteren.

b. **VTC - Vertrektijdcontrole.**

- De start van de wedstrijd of een gedeelte ervan, vindt plaats bij een VTC. De opstellingsplaats van de VTC dient altijd op ondubbelzinnige wijze aan de deelnemers bekend te worden gemaakt en zal in het roadbook aangeduid worden, b.v. met de letters VTC.
- Vanaf VTC begint de tijd en de afstand van de rit te lopen. Elke VTC wordt per deel of traject met een cijfer aangeduid - bv VTC 1
- De controleur zal de starttijd op de controlekaart noteren in het vakje VTC. Wie niet aan de VTC gepasseerd is, wordt aanzien als niet gestart.

c. **FTC - Finishtijdcontrole.**

- De wedstrijd of een gedeelte ervan, eindigt bij een FTC. De plaats van de FTC dient altijd op ondubbelzinnige wijze aangegeven te zijn en staat in het roadbook vermeld met FTC gevolgd door een nummer. FTC 2 wil daarom zeggen FTC van deel 2.
- De controleur noteert de finishtijd in vakje FTC. Daarnaast kan hij/zij in het laatste vrije vakje van de controlekaart een aanmerking maken.

d. **GTC - Geheime tijdcontrole.**

- Op de route kunnen bemande tijdcontroles staan. Deze kunnen, maar hoeven niet voorafgaandelijk in het roadbook aangeduid of bekend gemaakt te worden.
- Het missen van een GTC levert bestraffing op (zie verder).
- De controleur zal de gegevens in één van de vakjes GTC van de controlekaart noteren en eventueel een aanmerking maken in het eerste vrije vakje van de controlekaart.

e. **RT - Regularity tijdcontrole.**

- Bij een RT zullen de deelnemers zich van de start RT tot finish RT, aan de voorgeschreven gemiddelde snelheid houden. Bij de start van de RT zullen de deelnemers één of meer gemiddelde snelheden in km/uur ontvangen. De start van een RT wordt duidelijk in het roadbook aangegeven.
- Eén of meerdere RT controles zullen anoniem op het traject opgesteld staan. De afstand tussen twee RT's moet minimum 4 km zijn.
- De passeertijd van het team zal door de controleurs in uren, minuten én seconden genoteerd worden (man mag hier geen tijd zeggen/vragen). De afwijking op de ideale passeertijd zal per

seconde bestraft worden (zie verder).

-A/10-

f. Tijdberekening.

De ideale passeertijd in minuten, berekent men op basis van de volgende formule :

$$\frac{\text{afgelegde afstand (in km)} \times 60}{\text{gemiddelde snelheid (in km/u)}}$$

Voorbeeld : je hebt als gemiddelde snelheid 30 km / uur. Aan de bemande controlepost heb je 20,500 kilometer afgelegd. Je ideale passeertijd is dan

$$\frac{20,500 \times 60}{30} = 41 \text{ (minuten)}$$

De ideale passeertijd na 20, 500 km is dus 41 minuten na de starttijd. (Ben je om 9u20' van start gegaan dan tel je 41 minuten bij de starttijd en zo bekom je de ideale passeertijd, in dit geval 10u01'.

De organisator zal bij het bereken van de ideale tijd, de cijfers na de komma steeds naar boven afgerond. (Vb. 24 minuten 15 seconden, wordt 25 minuten). Opgelet: op een RT-meting wordt dit niet toegepast).

g. Allerlei.

Teneinde het de deelnemers mogelijk te maken de eventuele afwijking van de kilometerteller ten opzichte van die van de organisator vast te stellen, kan hij op een duidelijk oriënteringspunt, dat maximum 10 km na de start is gelegen, de gereden afstand in het roadbook vermelden.

**5. Onbemande routecontroles.**

- a. Omdat het onmogelijk is het parcours alleen met bemande controleposten te bezetten, wordt gebruikt gemaakt van een zelfcontrolemiddel, namelijk de onbemande routecontrole.
- b. Onbemande routecontroles zijn borden van ongeveer 45 x 45 cm, witte achtergrond met de boven-, linker- en onderkant afgeboord met rode boord. Centraal op dit bord staat een letter ( tussen A en Z of AA en ZZ), of een cijfer (tussen 0 en 99) afgebeeld. Het cijfer of de letter is de controleletter die door de deelnemers op de controlekaart moet genoteerd worden.
- c. Er kan op een onbemande routecontrole een opdracht aangebracht worden. Deze opdracht dient met voorrang op de gegevens in het roadbook waarmee men bezig is, te worden uitgevoerd. Deze opdrachten kunnen in code gegeven worden. Wanneer de codes gebruikt worden zullen ze in het bijzonder wedstrijdreglement opgenomen worden. (B.V. : HK – 1°L = dit zou staan voor hier keren en nadien 1° weg links inrijden).
- d. **Ritpijlen.**
  - Sommige onbemande routecontroles kunnen voorzien zijn van een zwarte pijl, samen met een letter/cijfer combinatie ( Bv R1).
  - De door de punt van de pijl aangeduide richting **moet** gevolgd worden en met voorrang op de gegevens in het roadbook uitgevoerd worden.
  - Een ritpijl dient op niet mis te verstane wijze te worden geplaatst en mag nimmer aanleiding geven tot twijfel.

- Een horizontale wijzende ritpijl geeft aan dat ter plaatse verplicht hetzij links, dan wel verplicht rechts dient gereden te worden. In de letter/cijfer combinatie zal dit ook terug te vinden zijn in de letter. De controlecombinatie van een ritpijl naar rechts zal beginnen met een letter R, de ritpijl naar links met een letter L.
- Een met de punt omhoog wijzende ritpijl geeft aan dat ter plaatse verplicht rechtdoor moet gereden worden. De controlecombinatie zal in deze situatie steeds beginnen met de letter B.
- Een met de punt naar beneden wijzende ritpijl wordt niet gebruikt.
- Door de letter/cijfercombinatie steeds met de overeenstemmende letter te laten beginnen laat dit de deelnemer ook toe de richting te bepalen wanneer de pijl van het bord tijdens de rit zou verdwenen zijn.

## 6. Andere borden.

### a. Veiligheidscontroles.

Op gevaarlijke kruispunten of plaatsen, kan de inrichter een veiligheidscontrole aanbrengen. Het verschil met een routecontrole bestaat hem erin dat het bord iets kleiner is en een kleiner cijfer zal bevatten zodat men moet vertragen om dit cijfer (of getal) te kunnen lezen. Het missen van een veiligheidscontrole staat gelijk aan het missen van een routecontrole.

### b. Gevaarsborden.

- Zijn witte aanwijzingsborden waarop **geen** controleletter/cijfer staat. Op het bord staat enkel een uitroepteken en eventueel een tekst zoals **SLOW** of **Traag**.
- Ter hoogte van of kort na (max 100 meter) de opstelplaats van een gevaarsbord, is er een verkeerstechnische of rijtechnische moeilijke en gevaarlijke situatie. Bij het berijden van een dergelijke situatie, is uiterste voorzichtigheid geboden.
- Een gevaarsbord kan bv geplaatst worden op een plaats waar er een verzakking in de weg ligt of er een gevaarlijke doorgang is, etc.

### c. Aanwijzingspijlen.

- Smalle borden in de vorm van een pijl waarop de lettertekens **ATM** voorkomen, zijn aanwijzingspijlen die door de organisatie kunnen gebruikt worden om een niet voorziene omlegging lokaal aan te duiden en de deelnemers terug op de geplande route te brengen. Daarom kan naast de ATM vermelding eventueel een opdracht nummer voorkomen die overeenstemt met de volgende uit te voeren opdracht of de klasse die deze opdracht dient uit te voeren.
- De aanwijzingspijlen hebben een louter informatieve taak. Ze kunnen ook dienen om een situatie te verduidelijken om geen misverstanden te creëren.

### d. Borden verboden voor rit (VVR).

- Om te vermijden dat bepaalde wegen zouden gebruikt worden, kan de inrichter bepaalde wegen onbestaand voor de deelnemers maken.
- Door middel van een klein vierkant bord met rode rand en rode diagonale streep, wordt het de deelnemer duidelijk gemaakt dat deze weg onbestaande is. Deze wegen mogen absoluut niet gebruikt worden en werden door de uitzetter niet meegeteld bij het uittekenen van het parcours.
- De borden zelf kunnen zowel rechts als links, of aan beide kanten van de weg geplaatst zijn.

## **7. RC - model.**

Achteraan in dit bundel is een blad voorzien waarop de gebruikte routecontroles staan afgebeeld. Andere dan voorziene routecontroles kunnen in principe niet gebruikt worden, tenzij de inrichter hiervan specifiek melding maakt in het bijzonder wedstrijdreglement.

## **Afdeling 3 : BESTRAFFING**

### **1. Strafpunten.**

- In principe wordt elke geconstateerde fout inzake afwijking van de route, bestraft met maximaal 30 strafpunten, te weten het missen van een goede RC, het aandoen van een foute RC of de combinatie van beiden.
- Wanneer een en ander het gevolg is van het rijden van een stuk route dat niet voor de betreffende deelnemer bestemd was, dan dienen de daar voor aangedane routecontroles als groep te worden aanzien en derhalve te worden bestraft met maximaal 30 strafpunten.
- Indien gebruik wordt gemaakt van meerdere RC om te controleren of een deelnemer één bepaalde (deel)opdracht juist heeft uitgevoerd, dienen de RC's als een zogenaamde groep of blok verbeterd te worden. Een groep bestaat uit maximaal 30 strafpunten, een blok bestaat uit maximaal 90 strafpunten.

### **2. Groepsverbetering.**

- Een groep wordt gebruikt voor de bestraffing van een opdracht. Het is toegelaten het onjuist uitvoeren van een deelopdracht met minder dan 30 strafpunten te bestraffen. Men kent dan 5 - 10 of 15 strafpunten toe omdat men een deel van de opdracht juist en een ander deel fout zou beoordeeld hebben.
- Om praktische reden staan er bv 2 routecontroles op een route tussen punt 1 en punt 2. De deelnemer construeert een andere (foute) route tussen de punten. Op deze route staat een foutcontrole. Op de juiste route staan 2 routecontroles omdat er op deze route een weg is vertekend. De foutrijder zal dan bestraft worden met 30 strafpunten omdat hij een foute route heeft gemaakt. Zij die de juiste route reden kunnen wel nog 15 strafpunten oplopen omdat ze tijdens het rijden van de juiste route één van beide routecontroles niet hebben gepasseerd.

### **3. Blokverbetering.**

- De blokverbetering is **enkel** van toepassing in de **sportklasse**. De deelnemer kan bij het uitvoeren van een traject of bepaalde ingewikkelde routeconstructie maximaal 90 strafpunten oplopen. De

uitzetter kan dit maximaal per rit aanpassen in functie van de noodzaak. Hij dient hiervan melding te maken in het bijzonder wedstrijdreglement.

- De opgave kan soms vrij moeilijk zijn, of van die aard dat men door een foute constructie te maken, meerdere controles mist of een totaal concept anders gaat construeren (bv in het op en af systeem een bepaalde verkeerde constructie opzetten). Je kan dan in die blok maximaal 90 strafpunten ophalen. De uitzetter kan ook hier met deelbestrafing werken, d.w.z. per fout (bv 10 strafpunten per fout).

#### 4. Overzichttabel.

					<b><u>Strafpunten</u></b>
1. Missen onbemande routecontrole	-	-	-	-	30
2. Missen bemande routecontrole :					
a. gewone routecontrole	-	-	-	-	30
b. VTC	-	-	-	-	max v/d strafpunten (= niet gestart)
c. FTC	-	-	-	-	1000
d. GTC	-	-	-	-	30
3. Tijdcontrole FTC - GTC :					
a. per minuut te vroeg	-	-	-	-	2
b. per minuut te laat	-	-	-	-	1
c. meer dan 30 minuten te laat	-	-	-	-	30 + 1 per minuut
d. buitentijdstelling :	-	-	-	-	1000 + 1 per minuut
4. Tijdcontrole RT					
a. per seconde te vroeg aan RT	-	-	-	-	2 strafpunten x 0,012
b. per seconde te laat aan RT	-	-	-	-	1 strafpunt x 0,012
c. missen van een RT	-	-	-	-	30

#### Buitentijdstelling.

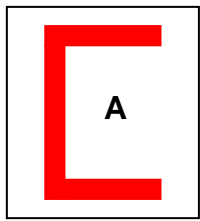
Buiten tijd = 30 minuten op de ideale passeertijd per deel. Dit is cumuleerbaar. D.w.z. bij 2 delen wordt dit 60 minuten in totaal, indien drie delen wordt het 90 minuten, indien er vier delen zijn wordt dit 120 minuten.

#### Hoe ex-aequo's klasseren.

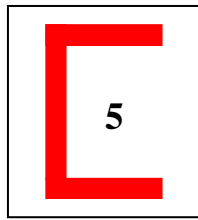
- Voor het klassement telt eerste het aantal opgelopen strafpunten + de tijdsoverschrijding aan de verschillende FTC's + de tijd aan de RT's.

- In geval van ex-aequo in het klassement, wordt het tijdsverschil op een GTC in aanmerking genomen.
- Zijn er dan nog gelijke standen, dan zijn er één of meerdere winnaars (en dan heeft de inrichter het probleem van de dag met de uitreiking van de gegraveerde trofeeën).

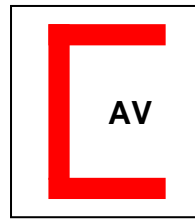
### Onbemande routecontroles



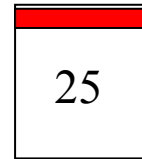
Routecontrole



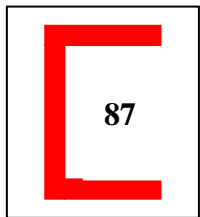
Routecontrole



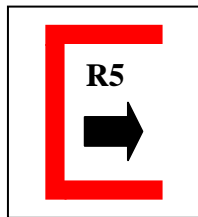
Routecontrole



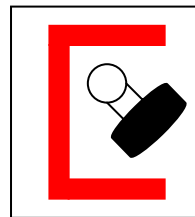
Veiligheids-  
controle



Routecontrole



Ritpijl

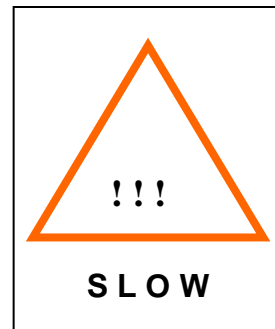
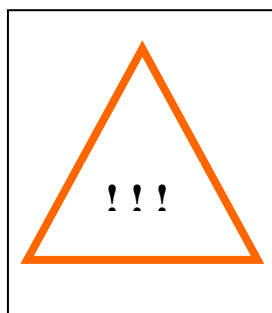


Stempelcontrole

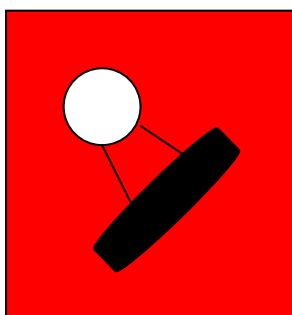
### Waarschuwborden



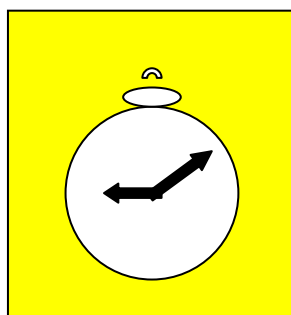
Verboden  
voor rit



### Bemande routecontroles



Bemande controle  
Standplaats stempel-  
controle



Bemande controle  
Waarschuwbord  
tijdcontrole

### Aanwijzingspijl



### **Afdeling 3 : Bijkomende informatie**

#### **1. Algemeen.**

√ De deelnemers doen voor de start nazicht van hun roadbook. Hebben ze het roadbook van de juiste klasse ontvangen, is hun startnummer correct en zitten alle bladzijden in het roadbook? Dit laatste controleert men aan de hand van de index op het eerste blad (= ritschema). Zijn er onvolledigheden, dient men deze onmiddellijk te melden alvorens van start te gaan. Nadien heeft men geen verhaal meer.

√ De afstanden die we in het roadbook opgeven, dienen steeds gelezen te worden als ongeveer. De gegeven opdrachten moeten uitgevoerd worden in opgaande nummervolgorde en conform de afgebeelde tekening.

√ Vermijdt het blindelings volgen van uw voorganger. Dit kan problemen opleveren omdat de verschillende klassen een ander parcours rijden.

#### **2. Obstakels.**

√ Losse obstakels zoals bv geparkeerde voertuigen, containers en dergelijke, worden geacht uw route niet te belemmeren. Het kan dus nuttig zijn u te vergewissen of er geen routecontrole achter dit obstakel is geplaatst.

√ Mocht er onverhoopt (bv door een onvoorziene wegversperring) een ingetekende lijn niet verder te volgen zijn, dan dient men via een geheel vrije route, de ingetekende lijn zo dicht mogelijk na de onderbreking verder te zetten (dit geldt niet voor de deelnemers in de sportklasse, die een omrijroute zullen construeren). Het is evident dat de routecontroles die mochten geplaatst zijn op het niet gereden traject komen te vervallen.

√ Wanneer een onvoorziene hindernis het parcours bolleke-pijl treft, zal de organisatie pogen bij middel van ATM-aanwijzingspijlen het obstakel te omzeilen. Kan dit niet meer tijdig gebeuren, worden de deelnemers verzocht rond de plaats van het obstakel te rijden en hiervan melding te maken aan de organisatie die hieraan het gepaste gevolg zal geven.

√ Een opgebroken weg kan in het roadbook gesignaleerd worden via een onderbrekingsstreep met de tekst "Werken".

#### **3. Rijtijden.**

√ Wanneer men te grote achterstand op het tijdschema oploopt, bestaat de mogelijkheid een deel van het parcours over te slaan en bij een regroup terug aan te sluiten in het deelnemersveld. Men kan ook door de organisatie uit de wedstrijd genomen worden.

√ Indien er zich onvoorziene omstandigheden voordoen die een impact hebben op de ideale rijtijd, kan deze op eenvoudige beslissing van de wedstrijdleiding verlengd worden (bv zeer dichte mist, langdurige blokkade van een spooroverweg of kanaalbrug, etc.)