



Reglement OefenPR 2023

Sjabloon: **Versie 3.0** (App) – maart 2022



1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

1.1.1. Algemeen

De ASC Van Hornerijders Weert organiseert op zondag 12 maart 2023 de OefenPRC. Dit evenement bestaat uit een traject met diverse kaartleessystemen.

Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles.

Er kan worden ingeschreven in twee klassen. De klassen onderscheiden zich in de wijze waarop de moeilijkheidsgraad van de opdrachten en de te rijden gemiddelde snelheid. De te rijden gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 36 kilometer per uur.

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De gemeente Weert heeft een ontheffing verleend aan de ASC Van Hornerijders Weert voor het houden van een kaartleesrit voor in hoofdzaak klassieke personenauto's op de in artikel 1.1.1 genoemde datum.

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Voor, tijdens en na het evenement:

Naam	Jack Stienen (ASC Van Hornerijders Weert)
E-mailadres	info@hornerijders.nl

1.2.2. Organisatiecomité

Wedstrijdleider + uitzetter:	Ad van der Werf	telefoon:	06-51433359
------------------------------	-----------------	-----------	-------------

1.2.3. Start- en Finishlocatie

Naam	Partycentrum / Restaurant De Sluis
Adres	Industriekade 58, 6006 SJ Weert

1.3. Programma

Opening inschrijving	1 januari 2023
Documentencontrole	12 maart 2023, vanaf 12:00 uur
Start eerste equipe	13:01 uur
Finish eerste equipe	ca 16:00 uur

1.4. Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 1 januari 2023 uitsluitend digitaal op www.hornerijders.nl.

1.4.1. Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

1. Sportklasse voor deelnemers met ervaring;
2. Toerklasse voor deelnemers met geen of weinig ervaring.

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

1.4.2. Vrijwaringclausule

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

1.5. Toe te laten auto's

1.5.1. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters

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

Het gebruik van apps op een smartphone met bovengenoemde functionaliteiten anders dan de Rallycheck-app is niet toegestaan (zie art. 1.7.8).

1.5.2. Navigatieapparatuur

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

Het gebruik van hulpmiddelen/apps ten behoeve van plaatsbepaling (navigatieapparatuur, laptops, tablets etc.) is niet toegestaan op straffe van uitsluiting.

1.6. Verloop van het evenement

1.6.1. 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.

1.6.2. Documentencontrole - Inschrijftafel

De equipes dienen zich tenminste 30 minuten voor hun geplande starttijd te melden bij de documentencontrole in de startlocatie. Hier worden de ondertekende vrijwaringverklaringen (zie bijlage A) ingenomen en de acceptatiebrief gecontroleerd.

1.6.3. Startprocedure

De deelnemers worden op startnummer gestart.

De equipes starten om de minuut. De startlijst wordt op www.hornerijders.nl gepubliceerd. **Deze kan tot aan de start worden aangepast zodat de sport en tour goed gemixt worden.** Equipes dienen zich op hun starttijd buiten te melden bij startwagen. Deze bereik je door de parkeerplaats naar rechts te verlaten. U krijgt op uw starttijd na het accepteren van de startcontrole uw routeboek. Hiermee controleren we of de app werkt. Bij problemen dient U zich binnen te melden en krijgt U een nieuwe starttijd deze is na de laatst geplande deelnemer. Graag voor de rit alle openstaande apps af te sluiten zodat de Rallycheck app probleemloos kan werken.

1.6.4. 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 2.11. Andere overtredingen van verkeersregels worden bestraft met **90** strafpunten.

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

1.6.5. 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 **rittensport** en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

1.6.6. Uitvallen

Indien een equipe het evenement niet meer verder kan vervolgen, dan wordt zij verzocht de wedstrijdleider hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

1.7. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringsclausule	uitsluiting
Gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	uitsluiting
Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Een geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	90 strafpunten per geval
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de (historische) rittensport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

2.1. Routeboek

Er wordt een routeboek verstrekt. De deelnemers krijgen het routeboek op hun geplande starttijd bij de startwagen na het accepteren van de startcontrole.

In de routeboeken zijn onder andere de plaatsen van de start en finish van het traject opgenomen, **de lengte en ideale rijtijd van betreffend traject** en een gedetailleerde omschrijving (middels kaartleessystemen) van de route die moet worden gevolgd.

Er wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1: 25000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment vermeld. Voorin het routeboek zit een legenda **van de gebruikte topografische kaarten**.

2.1.1. Ander kaartmateriaal

Het is niet toegestaan om over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering door een official zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

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

2.2. Controlekaarten

2.2.1. Aanmelden voor en gebruik van de app

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 tevens een beschrijving van het gebruik van de app en de verschijningsvorm van de verschillende soorten controles.

2.2.2. Tijd- en routecontrolekaart

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

2.2.3. Registratie controles

De organisator kan gebruik maken van controles die bij verschijning in de app direct (dus zonder tussenkomst van de equipe) op de digitale controlekaart geplaatst worden. Dat is bijvoorbeeld het geval bij snelheidscontroles en de ex-aequo controles. Als de organisator deze wijze van controleren ook op andere plaatsen toepast, dan is dat duidelijk in het routeboek aangegeven.

Bij de overige routecontroles heeft de equipe de keuze een in de app verschenen controle al dan niet te bewaren (= op de digitale controlekaart te plaatsen). De equipe heeft daar 60 seconden de tijd voor; daarna verdwijnt de controle uit de display van de app. Als de controle niet bewaard is (binnen die tijd óf als in de app een volgende controle verschijnt), maar de equipe besluit de controle toch te willen hebben, dan dient die controle opnieuw (vanuit de juiste richting) te worden aangedaan en alsnog bewaard te worden.

Het verwijderen van de laatst op de digitale controlekaart bewaarde routecontrole is voor alle klassen mogelijk voor 'normale' routecontroles (dus niet voor automatisch bewaarde controles en tijdcontroles).

2.2.4. Verantwoording

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.

2.3. Routeopdracht

Van de start tot de finish dient de equipe een voorgeschreven route te rijden met inachtneming van de voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. De voorgeschreven route staat in de vorm van routeopdrachten in het routeboek vermeld.

2.4. Routecontroles

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door (virtuele) routecontroles die in de app verschijnen. Registratie van de routecontroles vindt plaats zoals beschreven in art. 2.2.3.

Routecontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 30 minuten na de IPT van de laatste deelnemer.

Het missen van een routecontrole of het bewaren van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met **30** strafpunten.

2.5. Herstelopdrachten

Bij het verschijnen van een controle in de app kan een (herstel)opdracht vermeld worden, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Hieronder treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de R (rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

Herstelcodes:	HK	Hier Keren;
	1R	Eerste weg rechts;
	ER	Einde weg rechts;
	XR	Viersprong rechts;
	VR	Voorrangskruising rechts;
	NVO	Niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route
	DMIL	Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
	DMG	Niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen;
	DMP 2	Niet (verder) omrijden, nieuwe route naar pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van hoofdstuk 3

2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf

2.6.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt door de app gebruik gemaakt van NTP (Network Time Protocol). NTP maakt gebruik van meerdere bronnen, waaronder de atoomtijd van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt.

2.6.2. Herkenbaarheid

Beide trajecten hebben een Finishcontrole (TC IN). Rond een TC bevindt zich een TC-zone, waarbinnen de tijdcontrole zichtbaar wordt en de lopende tijd getoond wordt.

2.6.3. Melding

De Equipes dienen de Finishcontrole te registreren door de tijdcontrole binnen de TC-zone te bewaren. Het tijdstip dat daarbij geregistreerd wordt is de minuut waarin de tijdcontrole bewaard wordt (de seconde waarin dat gebeurt speelt dus geen rol). Deze Finishcontroles mogen ongestraft te vroeg worden aangedaan.

2.6.4. Finish

Bij de Finish van dit evenement dient u zich niet meer dan 60 minuten na uw IPT te melden, anders wordt u **NIET GEKLASSEERD!** Dreigt u in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om dit te voorkomen. De dagfinishcontrole dient op eigen kracht te worden aangedaan, anders wordt u niet geklasseerd.

2.6.5. Tijdstrafpunten

Later dan de IPT melden bij de finishcontrole van beide trajecten wordt bestraft met 1 strafpunt per minuut.

Meer dan 60 minuten na de IPT melden aan de finishcontrole wordt bestraft met Niet klassering, zie artikel 2.6.4.

2.7. Routeonderbrekingen

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

1. Door de uitzetter ook geconstateerde routeonderbrekingen. Denk hierbij aan wegen die er niet meer zijn, wegen die voorzien zijn van een verbodsbord waardoor deze niet met de auto bereden mogen worden, wegen afgesloten met een hek en dergelijke. De uitzetter heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in artikel 3.1.3. Dit komt NIET voor in de route van de Toerklasse.
2. Routeonderbrekingen, die zich uiterst kort voor of tijdens het evenement voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval of een boze boer die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In zo'n geval dient u de voorgenomen route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. De route daar naartoe is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen en keren is toegestaan.

Tijdens het rijden van deze route dient u routecontroles die in de app verschijnen te negeren (dus niet bewaren!). Eventuele routecontroles die op het niet te rijden weggedeelte staan zullen worden geneutraliseerd.

2.8. Snelheidscontroles

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

Bij de daar voor opgestelde (Direct save)routecontrole wordt uw snelheid gemeten. Die snelheid wordt dan weergegeven op het scherm (controlekaart). Overschrijding van de ter plaatse geldende maximumsnelheid wordt bestraft met 6 strafpunten voor elke km overschrijding, waarbij de eerste 10% overschrijding onbestraft blijft.

2.9. Quietzones

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

Het naderen van en het rijden in een Q-zone wordt in de app duidelijk aangegeven. Bestrafing van te hard rijden volgens art. 2.11 vindt plaats als gedurende meer dan 5 seconden een strafbare snelheid gereden is. De hoogst gereden snelheid wordt daarbij bestraft.

Overschrijding van de ter plaatse geldende maximumsnelheid wordt bestraft met 6 strafpunten voor elke km overschrijding, waarbij de eerste 10% overschrijding onbestraft blijft.

2.10. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	90 strafpunten
Tweede constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	30 strafpunten
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	onbestraft
Te laat aandoen van een tijdcontrole	1 strafpunt per minuut
Meer dan 60 minuten te laat finishen	uitsluiting
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 10%	6 strafpunten voor elke km overschrijding, waarbij de eerste 10% overschrijding onbestraft blijft.

3. BESCHRIJVING SYSTEMEN

3.1. Algemeen

3.1.1. De constructie van de route

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

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

2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan.
3. TC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omweg of nevenroute) opgenomen worden.
4. Tenzij bij de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartfragment kaartwegen meermalen in beide richtingen in de route worden opgenomen.
5. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als twee afzonderlijke wegen aangemerkt te worden.

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

6. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet. Uitzondering hierop vormt het kaartteken wegafsluiting, dat de route wél blokkeert. Wanneer twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
7. Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg af. Ook doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen. NB: als doorgetrokken bermlijnen volgens de legenda ongelijkvloerse kruisingen aanduiden: zie art. 3.1.1.6).
8. Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en).
9. Bij een "kaartlas", waar de uitzetter twee kaarten aan elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
10. Indien een zogenaemde 'keerlus' moet worden gereden en men reglementair de keuze heeft uit linksom en rechtsom, dan construeert men de lus linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

3.1.2. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord “Eigen weg”, “Bestemmingsverkeer”, “Wandelgebied”, “Verboden toegang voor onbevoegden” of bordes 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 routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.
4. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan **25** meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan wordt de werkelijke situatie geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding 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.

3.1.3. De constructie van een omweg (alleen Sportklasse)

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren waarbij primair zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen. Secundair dient de omweg zo kort mogelijk te zijn (met inachtneming van art. 3.1.3.3).
2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
3. Bij het construeren van de omweg gelden dezelfde beperkingen/regels als tijdens het construeren van de voorgenomen route.
4. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert men een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen niet te berijden zijn (voorkennis). Deze voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
5. Indien een weg niet aanwezig is of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto’s is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende weg **wel** tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

3.2. Ingetekende lijn (alleen tourklasse)

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.
4. Kleine “uitwasjes” aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. **Het kan voorkomen dat op bepaalde onoverzichtelijke of gevaarlijke situaties de Ingetekende Lijn over een korte afstand is onderbroken om de situatie goed zichtbaar te houden. De deelnemer dient in dat geval via een neutrale route de Ingetekende Lijn verderop (is voorbij die situatie) op te nemen.**

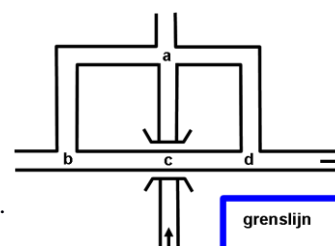
3.3. Ingetekende lijn met barricades (BARIL) (alleen sportklasse)

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden, met uitzondering van de door barricades geblokkeerde weggedeelten.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.
4. Kleine “uitwasjes” aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.

5. De ingetekende lijn wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de ingetekende lijn op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de ingetekende lijn op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
6. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de ingetekende lijn en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.
7. **Het kan voorkomen dat op bepaalde onoverzichtelijke of gevaarlijke situaties de Ingetekende Lijn over een korte afstand is onderbroken om de situatie goed zichtbaar te houden. De deelnemer dient in dat geval via een neutrale route de Ingetekende Lijn verderop op te nemen.**

3.4. Grensbenadering

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarbij de kaartrand of een op de kaart aangebrachte lijn (in het vervolg van dit artikel aangeduid met 'de grenslijn') zo dicht mogelijk in de in de routeopdracht aangegeven richting wordt benaderd.
2. Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
 1. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
 2. de route zo kort mogelijk is.
3. De grenslijn mag worden geraakt zolang één van de twee bermlijnen vrij van de grenslijn ligt. De grenslijn mag niet worden overschreden.
4. Bij de constructie van de grensbenaderingsroute bij ongelijkvloerse kruisingen (waarop men het liefst zou willen afslaan om het oppervlak tussen route en grenslijn zo klein mogelijk te houden) dient een zo kort mogelijke route geconstrueerd te worden van op naar onder het viaduct (of andersom) om de route in de gewenste richting te kunnen voortzetten.
Zie bijgaand voorbeeld: de juiste route van pijl-in naar pijl-uit loopt via c-a-b-c-d.



3.5. 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 in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
7. Op weg naar een pijl of het 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.

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

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

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

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

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

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

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

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

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