

1<sup>ste</sup> editie / 23-06-23



# Langste dag Rally

“Sluisrit by Rob Sijben”

**Startlocatie:** Party Centrum De Sluis Weert  
**Rit-techniek:** pijlen en punten & klein visgraatje  
**Kosten:** Leden € 0,-- & Niet leden € 15,--  
**Rally controle:** Rallycheck-App  
**Rally klasse:** Sportklasse & Tourklasse  
**Starttijd:** Starttafel 18:30  
Start rally tussen 19:00u & 19:30u  
Finish tussen 22:00u & 22:30u  
**Inschrijven:** [www.hornerijders.nl](http://www.hornerijders.nl) voor 12 juni  
of mailen naar: [info@hornerijders.nl](mailto:info@hornerijders.nl)

A.S.C. VAN HORNERIJDERS WEERT

## Sluisrit 23-06-2023 Reglement

Versie 1.0 – juni 2023

## Inhoudsopgave

1.	ORGANISATORISCHE ASPECTEN .....	3
1.1.	Omschrijving van het evenement .....	3
1.2.	Organisatie .....	4
1.3.	Locaties .....	4
1.4.	Programma .....	4
1.5.	Inschrijvingen .....	5
1.6.	Verzekering – vrijwaringsclausule .....	6
1.7.	Toe te laten auto's .....	6
1.8.	Verloop van het evenement .....	7
1.9.	Vragen – neutralisaties – protesten .....	8
1.10.	Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking .....	9
1.11.	Samenvatting straffen organisatorische aspecten .....	9
2.	TECHNISCHE ASPECTEN .....	11
2.1.	Routeboek .....	11
2.2.	Controlekaarten .....	11
2.3.	Routeopdracht .....	12
2.4.	Routecontroles .....	12
2.5.	Herstelopdrachten .....	12
2.6.	Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf .....	12
2.7.	Regelmatigheidsproef (RP) niet van toepassing .....	13
2.8.	Behendigheidsproef/Test niet van toepassing .....	13
2.9.	Routeonderbrekingen .....	13
2.10.	Routepijlen .....	13
2.11.	Snelheidscontroles .....	13
2.12.	Quietzones .....	14
2.13.	Samenvatting straffen technische aspecten .....	14
3.	BESCHRIJVING SYSTEMEN .....	15
3.1.	Algemeen .....	15
3.2.	Pijlen en Punten .....	16
3.3.	Visgraat (Striprit) .....	17

*Ten opzichte van de standaardtekst van het sjabloon V4.0 gewijzigde tekstdelen zijn in **rood** in het Reglement opgenomen. Als de **kopregel** van een (sub)artikel in rood vermeld is, dan is een belangrijk deel van het (sub)artikel gewijzigd ten opzichte van de standaardtekst. **Daar dit reglement voor een clubrit samengesteld is zijn niet van toepassing zijnde artikelen uit het sjabloon niet opgenomen in dit reglement.***

# 1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

## 1.1. Omschrijving van het evenement

### 1.1.1. Algemeen

ASC van Hornerijders organiseert op 23 juni 2023, de Langstedag 1e Sluisrit. Dit evenement bestaat uit één traject met twee kaartleessystemen en wordt verreden in de Regio Weert en omstreken. 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 informatie wordt verstrekt, 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. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingroutes over snelwegen).

### 1.1.2. Definities

Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Traject	route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles (van start tot finish)
Wedstrijdleader	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon

### 1.1.3. Reglement en bulletins

De 1e sluisrit wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd.

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleader. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekend worden gemaakt. Deze bulletins maken integraal deel uit van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden.

## 1.2. Organisatie

### 1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Voor en na het evenement:

Naam Rob Sijben, Jack Stienen

E-mailadres info@hornerijders.nl

Telefoon -

Tijdens het evenement:

Naam Rob Sijben

Telefoon +31643154940

### 1.2.2. Organisatiecomité

Wedstrijdleader Rob Sijben Telefoon: +31643154940

Uitzetter(s) Rob Sijben

Contactpersoon deelnemers Rob Sijben

Telefoon +31643154940

Serviceteam geen

## 1.3. Locaties

### 1.3.1. Start- en Finishlocatie

Naam PartyCentrum de SLuis

Adres Industriekade 58, 6006 SJ Weert

Telefoon 0495-452549

## 1.4. Programma

Opening inschrijving 18-05-2023

Publicatie reglement 16-06 2023

Sluiting inschrijving 12-06-2023

Documentencontrole 23 juni 2023 18:30 –19:00

Start eerste equipe 19:01

Finish eerste equipe 22:01

Publicatie uitslag ca 22:45

Prijsuitreiking nvt

## 1.5. Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 22-mei-2023 uitsluitend digitaal via [www.hornerijders.nl](http://www.hornerijders.nl) .

### 1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld leden € 0,- , niet leden € 15,- is bijgeschreven op de bankrekening van de ASC van Hornerijders.

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 22-06-2023 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL16 INGB 0002 2313 14 t.n.v. ASC van Hornerijders, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

### 1.5.2. Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

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

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

### 1.5.3. Weigering

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

### 1.5.4. 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 het evenement 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 het evenement 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.

### 1.5.5. Annulering door de deelnemer

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

Bij annulering door de deelnemer wordt gerestitueerd:

1. bij annulering na 22-06-2023 geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd. Wel is het mogelijk in de klasse waarin is ingeschreven een andere equipe te laten deelnemen.

### 1.5.6. Annulering door de organisatie

**De organisatie zal het volledige betaalde bedrag van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers, indien het evenement door overmacht kan doorgaan en niet kan worden verplaatst naar een andere datum.** Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het niet afgeven of het intrekken of weigeren van vergunningen of andere door de overheid opgelegde maatregelen waardoor het evenement geen doorgang kan vinden.

### 1.5.7. Acceptatiebericht

Rond **16 juni 2023** wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging gestuurd.

## 1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule

### 1.6.1. Verzekering van de deelnemer

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

### 1.6.2. Verzekering van de organisator

De ASC van Hornerijders heeft een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade aan personen en/of goederen van derden en/of vrijwilligers en/of medewerkers en/of deelnemers afgesloten, en een secundaire WAM-verzekering ten behoeve van de deelnemers. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de NRF 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 bedraagt per deelnemer € 500.

### 1.6.3. Vrijwaringclausule

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

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

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

## 1.7. Toe te laten auto's

### 1.7.1. Leeftijdgrens

Toegelaten worden personenauto's van alle bouwjaren.

### 1.7.2. Wettelijke eisen

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

**1.7.3. Aanvullende voorschriften** niet van toepassing

**1.7.4. Reclame** niet van toepassing

**1.7.5. Rallyschilden en wedstrijdnummers** niet van toepassing

### 1.7.6. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters

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

~~Het gebruik van apps op een smartphone met bovengenoemde functionaliteiten is niet toegestaan (zie art. 1.7.8).~~

### 1.7.7. 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.~~

### 1.7.8. Communicatieapparatuur

Het gebruik van mobiele telefoons tijdens de wedstrijd is niet toegestaan; zij dienen tijdens het rijden in de kofferbak opgeborgen te zijn. Uitzonderingssituaties waarin de mobiele telefoons wel gebruikt mogen worden zijn:

1. calamiteiten (zie bijlage B);
2. het melden van opgave bij de organisator;
3. het door de organisator opgelegde gebruik van een app voor registratie van controles;

### 1.7.9. Controle op niet toegestane apparatuur

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

### 1.7.10. Extra brandstof

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

## 1.8. Verloop van het evenement

### 1.8.1. Tijdschema

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

### 1.8.2. Documentencontrole - Inschrijftafel

De equipes dienen zich tenminste 10 minuten voor hun geplande starttijd te melden bij de documentencontrole in de startlocatie.

### 1.8.3. Startprocedure

~~Elke equipe wordt in volgorde van wedstrijdnummer gestart. De wedstrijdnummers worden op volgorde van inschrijving toegekend.~~

De equipes starten met een interval van 1 minuut. De starttijd wordt bekend gemaakt op de **startlocatie** en is opgehangen op het publicatiebord. Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek.

De equipes dienen zich op hun starttijd bij de starttafel te melden. Een equipe die zich meer dan 30 minuten na haar starttijd meldt kan niet meer van start gaan.

### 1.8.4. Verkeersregels

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

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

Geconstateerde snelheidsovertredingen worden bestraft 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.

### 1.8.5. 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) rittensport en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

### 1.8.6. Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start, 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. Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, dan is de equipe verplicht dit direct aan de organisatie te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Geconstateerde schade wordt op de betrokken equipe verhaald. Overtreding van deze voorschriften kan leiden tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de equipe de kosten van reiniging, schade, enzovoorts te voldoen.

### 1.8.7. Service

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

1. eerste geconstateerde overtreding: 90 strafpunten;
2. tweede geconstateerde overtreding: uitsluiting.

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

### 1.8.8. Schades

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

### 1.8.9. Uitvallen

Indien een equipe de wedstrijd niet meer verder kan vervolgen, dan wordt zij verzocht de wedstrijdleiding hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen (Rob Sijben 0643154940).

## 1.9. Vragen – neutralisaties – protesten

Na het sluiten van de finish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tegelijkertijd publiceert de organisatie de voorlopige moederkaart [via de app](#).

### 1.9.1. Routetechnische vragen

Als een deelnemer het niet eens is met de uitleg of controlevermeldingen op de voorlopige moederkaart(en), dan kan de deelnemer daarover een zgn. routetechnische vraag stellen. Hiervoor zijn vragenformulieren beschikbaar. Deelnemers dienen het vragenformulier in te leveren bij de finishcontrole. Routetechnische vragen kunnen tot 30 minuten na het sluiten van de finish ingediend worden. Het sluitingstijdstip van de finish wordt (eventueel per klasse) bekendgemaakt op het publicatiebord.

De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen. De beantwoorde vragenformulieren worden opgehangen op het publicatiebord op de finishlocatie.



## 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 strafpunten 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.

Eventuele neutralisaties worden door de organisatie aangebracht **in het rallycheck systeem**, die daarmee definitief worden.

## 1.9.3. Rekentechnische vragen

Na verwerking van de routetechnische vragen wordt de voorlopige uitslag gepubliceerd. Voor vragen over het berekenen van het aantal strafpunten 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. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking

### 1.10.1. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt **NIET** overgegaan tot de prijsuitreiking.

De definitieve uitslag zal vanaf 25-06-2023 worden gepubliceerd op de website van de organisatie.

### 1.10.2. Klassement

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

### 1.10.3. Ex aequo

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

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

### 1.10.4. Teamklassement Niet van toepassing

### 1.10.5. Prijzen niet van toepassing (club rit)

## 1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringsclausule	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Ontbreken van uitgereikte verplichte reclame, rallyschilden en/of wedstrijdnummers bij de start	uitsluiting
Gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	uitsluiting <(alleen klassiek kaartlezen)>
Gebruik van mobiele telefoon (buiten de uitzonderingen, zie art. 1.7.8)	uitsluiting <(alleen klassiek kaartlezen)>
Te laat melden bij de start	1 strafpunt(en) per minuut

Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
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 rittensport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Een eerste constatering van gebruik van georganiseerde service	90 strafpunten
Een tweede constatering van gebruik van georganiseerde service	uitsluiting

## 2. TECHNISCHE ASPECTEN

### 2.1. Routeboek

Voor het traject wordt een routeboek verstrekt. De deelnemers kunnen het routeboek op hun geplande starttijd bij de starttafel afhalen.

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

Er wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1:25.000. De schaal wordt **NIET** op het kaartfragment of in de bij het kaartfragment behorende routeopdracht vermeld. Vooraan in het routeboek is ook de legenda van de gebruikte topografische kaarten opgenomen.

#### 2.1.1. Ander kaartmateriaal

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

#### 2.1.2. Tanken

De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. **Er zijn geen tankgelegenheden opgenomen in het routeboek.**

### 2.2. Controlekaarten

#### 2.2.1. Aanmelden voor en gebruik van de app

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

#### 2.2.2. Tijd en routecontrole kaart

Bij de start van het traject krijgt elke equipe via de app de beschikking over een digitale controlekaart. Daar worden onderweg controles op geregistreerd. De controlekaart wordt op het einde van het traject automatisch naar de organisatie en naar het email adres van de equipe gestuurd.

#### 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 controle kaart 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 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 de tijd of als in de app een volgende controle verschijnt), maar de equipe besluit de controle toch te willen hebben, dan dient de 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 os 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. Er kunnen ook routeopdrachten verstrekt worden bij bemande route- of tijdcontroles.

## 2.4. Routecontroles

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door (virtuele) routecontroles, die in de app verschijnen.

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

Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door een aanduiding voor welke klasse(n) ze bedoeld zijn, bijvoorbeeld: S = herstelopdracht is alleen bedoeld voor de Sportklasse, T = herstelopdracht is bedoeld voor de e Tourklasse.

Herstelcodes:	HK	Hier Keren;							
	1R	Eerste weg rechts;							
	ER	Einde weg rechts;							
	XR	Viersprong rechts;							
	XO	Viersprong oversteken;							
	VR	Voorrangskruising rechts;							
	VO	Voorrangskruising oversteken;							
	NVO	Niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;							
	DMIL	Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;							
	DMG	Niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen;							
	DMP 2	Bol-pijl:	doorgaan	met	opdracht	2;			

## 2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf

### 2.6.1. Tijdwaarneming

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

### 2.6.2. Herkenbaarheid

Het traject heeft **GEEN startcontrole, de starttijd wordt door de organisatie ingevoerd in het Rallycheck systeem.** Het traject heeft wel een Finishcontrole (TC-IN). Rond een TC bevindt zich een TC-Zone, waarbinnen de tijdcontrole zichtbaar wordt in de app en de lopende tijd getoond wordt.

### 2.6.3. Melding

De Equipes dienen, op het einde van het traject de Finishcontrole (TC-IN) te registreren door de tijdcontrole binnen de TC-Zone te bewaren. Het tijdstip dat daarbij geregistreerd wordt is de minuut waarin de tijdcontrole beeaard wordt (de seconde waarin dat gebeurt speelt dus geen rol). Deze finishcontrole mag ongestraft te vroeg aanfedaan worden.

## 2.6.4. Finish

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

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

## 2.6.5. Strafpunten

Bij een TC IN (=Finish) mag u zich ongestraft eerder dan de IPT melden.

Later dan de IPT melden bij een TC wordt bestraft met 1 strafpunt per minuut afwijking.

Meer dan 30 minuten na de IPT melden aan de finish controle wordt beschouwd als het missen van de TC en wordt bestraft met NIET GEKLASSEERD, zie artikel 2.6.4.

## 2.7. Regelmatigheidsproef (RP) niet van toepassing

## 2.8. Behendigheidsproef/Test niet van toepassing

## 2.9. Routeonderbrekingen

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

1. Door de uitzetter ook geconstateerde routeonderbrekingen. Denk hierbij aan wegen die er niet meer zijn, wegen die voorzien van een verbodsbord waardoor deze niet met de auto bereden mogen worden, wegen afgesloten met een hek en dergelijke. De uitzetter heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in artikel 3.1.3. Dit komt NIET voor in de route van de Tourklasse.

- ~~2. NVT-Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten nog niet waren, maar die er kort voor het rijden van de route door de deelnemers wél waren (wegwerkzaamheden, een braderie, tijdelijk geplaatste verbodsborden en dergelijke). De uitzetter heeft deze routeonderbrekingen kort voor het evenement geconstateerd. In een dergelijk geval kan de organisator/uitzetter een omleiding aanleggen met behulp van routepijlen (zie artikel 2.10.2), die de deelnemers moeten volgen.~~

~~Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd/gestempeld te worden.~~

3. Routeonderbrekingen, die zich uiterst kort vóór of tijdens het rijden van de route 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 accepteren). Eventuele routecontroles die op het niet te rijden weggedeelte staan zullen worden geneutraliseerd.

## 2.10. Routepijlen

Bij dit evenement wordt GEEN gebruik gemaakt van routepijlen langs de route.

## 2.11. Snelheidscontroles

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

Bij de daarvoor opgestelde (Direct Save) route controle 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

## 2.12. Quietzones

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

~~Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een bord (zie artikel 2.14). Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. Is dat niet het geval, dan geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt.~~

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

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

## 2.13. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
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 strafpunten per minuut
Missen van een tijdcontrole	30
Meer dan 30 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. **Uitzondering hierop is de vrije route in systeem pijlen en punten, zie artikel 3.2.**
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 ook niet in de constructie worden opgenomen.
6. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wel blokkeert. Doorlopende bermlijnen (bij een zijweg) en doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang eveneens.  
Echter, wanneer uit kaarttekens of uit doorlopende bermlijnen van de bovenste weg (zie de legenda) blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.
7. Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en). Cirkels of ellipsen die een quietzone (artikel 2.12) of een van de kaart afwijkende situatie (artikel 3.1.2.3) aanduiden blokkeren de route niet.
8. 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.
9. Indien een zogenoemde '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 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 routecontroles. 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. Indien de wegaansluiting van een weg die men wil inrijden aan het begin of het eind van de weg minder dan 25 meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. 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.

Voor de tourklasse geldt dat een grotere afwijking dan 25 meter niet voorkomt en dat daarom nooit omgreden hoeft te worden; voor de overige klassen geldt dat in die situatie art. 3.1.3 in werking treedt.

### 3.1.3. De constructie van een omweg

1. Indien een weg die men wil inrijden niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren over kaartwegen, waarbij primair zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen. Secundair dient de omweg zo kort mogelijk te zijn (met inachtneming van de overige bepalingen van art. 3.1.3).
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 bij de constructie 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 (vanuit welke rijrichting(en)) niet in te rijden zijn (voorkennis). Deze voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
5. Indien een weg die men wil inrijden 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. Pijlen en Punten

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen en punten van begin tot eind en in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Wegen en samenkomst van wegen mogen meermalen in alle richtingen worden bereden.
3. Pijlen en Punten zijn genummerd met een rode, witte of groene stickers.
  - > op weg naar een pijl of punt met een rode sticker, tc of finish rijdt U de kortste route
  - > op weg naar een pijl of punt met een witte sticker rijdt U de op één na kortste route
  - > op weg naar een pijl of punt met een groene sticker rijdt U een vrije route.Op weg naar een pijl of punt met een groene sticker is de route vrij en mag gebruik gemaakt worden van niet op de kaart voorkomende wegen, keren op een punt met een groene sticker is toegestaan. Op weg naar een pijl of punt met een groene sticker dient U geen routecontroles te noteren (accepteren in app). Uitsluitend in een straal van 25 meter van een punt met een groene sticker kan een juiste routecontrole geplaatst zijn. Op een pijl met een groene sticker kunnen ook juiste routecontroles geplaatst zijn.
4. Om elk genummerde punt is een vizier symbool geplaatst, het vizier symbool heeft alleen ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden en blokkeert de route niet, zie illustratie hieronder:



5. 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.



6. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
7. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
8. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
9. Het is toegestaan om pijlen en punten 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.
10. ALLEEN SPORTKLASSE: Op een pijl kan een barricade (dwarsstreepje) voorkomen. Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. Men dient om elke barricade een nevenroute te construeren, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  1. de pijl op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
  2. de pijl op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
  3. de nevenroute zo kort mogelijk is.

### 3.3. Visgraat (Striprit)

1. De visgraat is een rechte lijn met links en rechts dwarsstreepjes.
2. Men dient de visgraat van beneden naar boven te lezen en te rijden.
3. De rechte verticale lijn is de route die men rijdt. Ieder dwarsstreepje is een weg die men dient te laten liggen. Een dwarsstreepje is dus een weg die men niet inrijdt.
4. Zo betekent één rechterdwarsstreepje dat men één weg rechts dient te laten liggen. Dit kan een rechterzijweg zijn; in dat geval rijdt men rechtdoor. Maar het kan ook de rechtdoorgaande weg zijn ter hoogte van een linkerzijweg; in dat geval dient men linksaf te slaan. Tenslotte kan het ook een eindewegsituatie of driesprong zijn, waar men de rechterweg dient te laten liggen en linksaf slaat.
5. Komen op de rechte lijn op één punt twee rechterdwarsstreepjes voor, dan dient men twee wegen rechts te laten liggen (dus bijvoorbeeld linksaf slaan op een viersprong). Komen op de rechte lijn op één punt één linker- en een rechterdwarsstreepje samen, dan dient men één weg links én één weg rechts te laten liggen (dus bijvoorbeeld rechtdoor op een viersprong). Bij samenkomsten van meer dan vier wegen gelden vergelijkbare regels, bijvoorbeeld twee wegen links en één weg rechts laten liggen op een vijsprong.
6. Ononderbroken dwarsstreepjes geven verharde wegen en onderbroken (gestippelde) dwarsstreepjes geven onverharde wegen aan. Let op: de rechte lijn is altijd ononderbroken en geeft géén informatie over de aard van de route (verhard/onverhard) waarop men rijdt!
7. Alle verharde wegen die men dient te laten liggen zijn in de visgraat opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet te zijn opgenomen in de visgraat.
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereken. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. De dwarsstreepjes zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.

# 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.

