

# 38<sup>e</sup> GELDERSE VALLEI RIT

23 MAART 2019



## REGLEMENT

Amersfoortse Motor- en Automobielenclub

## Inhoud

<b><u>1</u></b>	<b><u>PROGRAMMA</u></b>	<b><u>5</u></b>	<b><u>6</u></b>	<b><u>STARTVOLGORDE, RALLYSCHILDEN EN PORTIERNUMMERS</u></b>	<b><u>10</u></b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>LOCATIES, SERVICE EN TELEFOONNUMMERS</u></b>	<b><u>5</u></b>	6.1	STARTVOLGORDE	10
2.1	LOCATIES	5	6.2	STARTPROCEDURE	10
2.2	SERVICE BIJ PECH	5	6.3	RALLYSCHILDEN	10
<b><u>3</u></b>	<b><u>ORGANISATIE</u></b>	<b><u>6</u></b>	6.4	PORTIERNUMMERS	10
3.1	OMSCHRIJVING VAN HET EVENEMENT	6	6.5	RAAMSTICKERS	10
3.2	WEDSTRIJDSECRETARIAAT	6	6.6	GEGEVENS BESTUURDER EN NAVIGATOR	10
3.3	OFFICIALS VAN HET EVENEMENT	6	<b><u>7</u></b>	<b><u>CONTROLEKAARTEN</u></b>	<b><u>11</u></b>
3.4	WEDSTRIJDLEIDING	6	7.1	TIJD- EN ROUTECONTROLEKAARTEN	11
<b><u>4</u></b>	<b><u>ALGEMENE BEPALINGEN</u></b>	<b><u>7</u></b>	7.2	IDEALE PASSEERTIJD	11
4.1	DEFINITIES	7	7.3	CONTROLEKAART AANBIEDEN	11
4.2	REGLEMENT	7	7.4	VERANTWOORDING	11
4.3	WIJZIGINGEN REGLEMENT	7	7.5	VERANDERINGEN	11
4.4	PUBLICATIEBORDEN	7	<b><u>8</u></b>	<b><u>VERKEERSREGELS, SERVICE EN MILIEU</u></b>	<b><u>11</u></b>
4.5	TOE TE LATEN AUTO'S	7	8.1	VERKEERSREGELS	11
4.6	MEETAPPARATUUR IN DE AUTO	7	8.2	MAXIMUM SNELHEID	11
4.7	UITLAATGELUID	7	8.3	SERVICE EN REPARATIES	12
4.8	VERZEKERING EQUIPE	8	8.4	MILIEU	12
4.9	AANSPRAKELIJKHEID	8	<b><u>9</u></b>	<b><u>START EN FINISH</u></b>	<b><u>12</u></b>
4.10	VRIJWARINGCLAUSULE	8	9.1	START	12
4.11	WEIGEREN	8	9.2	OFFICIËLE TIJD	12
4.12	RESTITUTIE INSCHRIJFGELD	9	9.3	RUST EN FINISH	12
4.13	TEAMINSCHRIJVINGEN	9	<b><u>10</u></b>	<b><u>ROUTEOPDRACHTEN</u></b>	<b><u>13</u></b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>GEDRAG EN VEILIGHEID</u></b>	<b><u>9</u></b>	10.1	AANWIJZINGEN OFFICIALS	13
5.1	COMMUNICATIE	9	10.2	HERSTELOPDRACHTEN	13
5.2	INCORRECT GEDRAG	9	10.3	HERGROEPERINGSCONTROLE	13
5.3	UITVAL EQUIPE	9	10.4	RITPIJLEN	13
5.4	VEILIGHEID BIJ PECH	9	10.5	QUIET-ZONE	14
5.5	SPORTIVITEIT	9			



---

---

**11 CONTROLES EN REGELMATIGHEIDSPROEF 14**

11.1	ALGEMENE BEPALINGEN	14
11.2	BEMANDE CONTROLES	14
11.3	ONBEMANDE ROUTECONTROLE	14
11.4	STEMPELCONTROLE (ONBEMAND)	15
11.5	TIJDCONTROLE	15
11.6	VOORBEELD STRAFPUNTEN BIJ TC'S	15
11.7	GEHEIME TIJDCONTROLE	16
11.8	REGELMATIGHEIDSPROEF (RP)	16

**12 SAMENVATTING STRAFFEN 16**

**13 KLASSERING EN PRIJZEN 17**

13.1	KLASSEMENT	17
13.2	EX AEQUO	17
13.3	TEAMKLASSEMENT	17
13.4	PRIJZEN - BEKERS	18
13.5	Vragen	18
13.6	VOORLOPIG EN OFFICIEEL KLASSEMENT	18
13.7	PRIJSUITREIKING	18
13.8	KAMPIOENSCHAPSPUNTEN	18

**14 VOORBEELDEN CONTROLEBORDEN EN AANWIJZINGEN 19**

**15 BIJZONDER REGLEMENT 20**

15.1	ALGEMENE BEPALINGEN	20
15.2	ALGEMENE BEPALINGEN M.B.T. PIJLEN, PUNTEN EN INGETEKENDE LIJN	20
15.3	VOORKENNIS	21
	<b>ETAPPE 1</b>	21
15.4	TRAJECT 1	21
15.5	TRAJECT 2	22
	<b>ETAPPE 2</b>	23
15.6	GECOMBINEERD KAARTLEZEN	23
15.7	PIJLEN KORTSTE EN ÉÉN NA KORTSTE ROUTE	23
15.8	PUNTEN KORTSTE EN ÉÉN NA KORTSTE ROUTE	23
15.9	PUNTEN VRIJE ROUTE	23
15.10	GRENSBENADERING	24
15.11	VERTAKTE PIJLEN	24
15.12	INGETEKENDE LIJN MET BARICCADEN (BARIL)	25
15.13	STRIPRIT	25
15.14	T-SYSTEEM (ALLEEN EXPERT EN SPORT)	26

## Winnaars van de Gelderse Vallei Rit - Historic style

### Palmares Gelderse Vallei Rit vanaf 2000

#### Expertklasse

2016	Hermine Vlas - Joep Wanders	Audi TT 3.2 Quattro - 2004
2017	Joost Bolwidt – Dick van Lierop	Alfa Romeo GT 1600 Junior – 1973
2018	Eric Hesp – Truus Bakker	Datsun 240R – 1973
2019		

#### Sportklasse

2000	Jan Berkhof - Erwin Berkhof	BMW 320D - 1999
2001	Rutger Kwant - Carl Verboom	Opel Commodore - 1968
2002	Peter Rovers - Joep Wanders	Alfa Romeo GTV2000 - 1974
2003	Bert Dolk - Jan Berkhof	Fiat Abarth 124S - 1971
2004	Carl Verboom - Caecile Veltman	Volvo 240 Estate - 1992
2005	Jan Berkhof - Ingeborg Guliker	BMW 2002 - 1969
2006	Wil Strous - Jaap Daamen	Lancia Fulvia - 1967
2007	Hans van Daalen - Eric Bruêns	Alfa Romeo GTV 2000 - 1971
2008	<i>Jubileumrit ten aanzien van het 75 jarig bestaan van de AMAC</i>	
2009	Gerrit van den Broek - Christien Zwaneveld	Saab 99 - 1971
2010	Ruud Strooper - Kees Veldkamp	Alfa Romeo 1750 GTV - 1968
2011	Carl Verboom - Arthur Denzler	BWM 316i - 1987
2012	Harry Boland - Martin Rooseboom	BMW 2002 - 1968
2013	<i>Triple A - Jubileumrit ten aanzien van het 80 jarig bestaan van de AMAC</i>	
2014	Paul Eering - Joep Wanders	Audi A4 - 2008
2015	Carl Verboom - Rutger Kwant	BMW 316i – 1987
2016	Dick van Lierop – Joost Bolwidt	Alfa Romeo GT 1600 Jr – 1973
2017	Henk Hoogeveen – Gerbrand Loman	Alfa Romeo Giulia – 1971
2018	Niels Jongste – Rik Aalders	Ford Capri 2600 RS - 1971
2019		

#### Tourklasse

2000	Paul Neeskens - Henk van de Brink	Alfa Romeo 164 - 1991
2001	Johan Madderom - Jeannette Witte	VW Golf - 2001
2002	Johan Madderom - Jeannette Witte	Renault Laguna - 2002
2003	Niek Rietveld - Frans Smits	Saab 96 - 1961
2004	Noel Geissen - Lucien Kuijlen	Renault Alpine A110 - 1975
2005	Henk van der Horst - Geert Hidding	Fiat 1500 Cabrio - 1966
2006	Henk van der Horst - Geert Hidding	Fiat 1500 Cabrio - 1966
2007	Johan Madderom - Jeannette Witte	Opel Astra - 2005
2008	<i>Jubileumrit ten aanzien van het 75 jarig bestaan van de AMAC</i>	
2009	Jaap ten Hoeve - Harm van Dijk	Sunbeam Imp Sport - 1967
2010	Elisabeth le Belle - Jeroen Warmerdam	Peugeot 207 CC - 2007
2011	Joost van de Klashorst - Heleen van de Klashorst	Saab 9000 - 1995
2012	Anneke van Lierop - Dick van Lierop	Mini Cooper S - 2004



2013	<i>Triple A - Jubileumrit ten aanzien van het 80 jarig bestaan van de AMAC</i>	
2014	Riny Verkuijden – Rieta Verkuijden	Austin Mini - 1970
2015	Roland Verweij – Richard Vos	Porsche 911 – 1987
2016	Dries Willems – Bart Willems	Triumph TR 3A – 1959
2017	Joost van der Schaaf – Jelle van der Schaaf	Volvo Amazon 122S – 1968
2018	Heimen van Diest – Bart van Diest	Mercedes Benz 230 SL - 1963
2019		

Voor in je agenda:

<b>AMAC Rittenkalender 2019</b>		
<b><u>Evenement</u></b>	<b><u>Dag</u></b>	<b><u>Datum</u></b>
Openingsrit	Woensdag	9 januari 2019
Winterrit	Woensdag	20 februari 2019
38e GVR	Zaterdag	23 maart 2019
2 Uren van Barneveld	Woensdag	17 april 2019
Tulpenrit	Woensdag	29 mei 2019
Eemland-ronde	Woensdag	19 juni 2019
4e Kees Stoel Memorial	Woensdag	18 september 2019
Puttense Ronde	Woensdag	16 oktober 2019
51e NOL	Zaterdag	9 november 2019
Wildrit	Woensdag	18 december 2019

## **1 Programma**

### **Maandag 1 januari 2019**

Opening inschrijving

### **Vrijdag 15 maart 2019**

Verzending en acceptatiebrieven en publicatie op de website definitieve versie van het reglement.

### **Zaterdag 23 maart 2019**

08:51 uur:	Uitreiking routeboek 1 aan de 1 <sup>e</sup> equipes.
09:01 uur:	Start 1 <sup>e</sup> equipes voor etappe 1, vanuit Restaurant De Betuwe te Tiel.
Ca. 12:30 uur:	Aankomst 1 <sup>e</sup> equipes bij Restaurant De Betuwe.
Ca. 13:15 uur:	Uitreiking routeboek 2 en start van de 1 <sup>e</sup> equipes voor etappe 2.
Ca. 17:00 uur:	Finish 1 <sup>e</sup> equipes bij Restaurant De Betuwe . Ontvangst met soep en broodje.
Ca. 18:30 uur:	Prijsuitreiking.

## **2 Locaties, service en telefoonnummers**

### **2.1 Locatie**

Start, rust, finish: Restaurant De Betuwe  
Hoog Kellenseweg 7,  
4004 JB Tiel  
Telefoon: 0344 636 030

### **2.2 Service bij pech**

Gedurende het evenement (c.q. wedstrijd) kunt u een beroep doen op Bas Auto Service (BAS) bij pech. BAS verzorgt geen repatriëring, dat moet via uw eigen verzekering.

**BAS Auto Service**  
**Mob. 06-51039189**  
Groten Bos 5, 7131 NW Lichtenvoorde  
Email [info@basautoservice.nl](mailto:info@basautoservice.nl)





### **3 Organisatie**

#### **3.1 Omschrijving van het evenement**

De Amersfoortse Motor- en Automobiellclub (AMAC) organiseert op 23 maart 2019 de 38<sup>e</sup> Gelderse Vallei Rit (38<sup>e</sup> GVR). De rally wordt volgens diverse kaartleessystemen verreden in de provincie Gelderland. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles, tijdcontroles, regelmatigheidsstrajecten en/of behendigheidstesten. Er kan worden ingeschreven in de Expert-, Sport- of Tourklasse. De klassen onderscheiden zich qua kaartleesniveau en de te rijden gemiddelde snelheid. De organisatie behoudt zich uitdrukkelijk het recht voor te bescheiden equipes in een hogere klasse en te optimistische equipes in een lagere klasse in te delen. Het evenement wordt gereden op de openbare weg, waarbij de gemiddelde snelheid maximaal 49,9 kilometer per uur is. Incidenteel kan de gemiddelde snelheid verhoogd worden om verkeerstechnische redenen, (bijvoorbeeld op een traject met een stukje snelwegen).

#### **3.2 Wedstrijdsecretariaat**

Voor en na het evenement: Eric Versluis  
Plecht 160  
3751 WG Bunschoten  
Tel. 033-2983106 (na 19:00h)  
email : h.versluis@hetnet.nl

Tijdens het evenement:  
Eric Versluis : 06-21691587

#### **3.3 Officials van het evenement**

<b>Functie</b>	<b>Naam</b>
Wedstrijdleider	Folkert Kamp
Wedstrijdsecretaris	Eric Versluis
Uitzetters	Folkert Kamp, René Klement en Henk Ledderhof
Routecontroleurs	Jan Kuenen en Wouter van de Veen
Routechefs	René Klement en Kees van Hattum Henk Ledderhof en Roel Rosbag
Financiën	Richard Onderberg
Commissaris van materiaal	Rob van den Heuvel
Vergunningen	John Brouwer
Chef rekenkamer	René Klement
Teamleider marshals	Rob van den Heuvel
Marshals	AMAC Marshal Club (AMAC)
0-wagen	Jan Kuenen en Wouter van de Veen
999-sluitwagen	Kees Veldkamp en Peter Spithorst

*En met de medewerking van vele anderen!*

### 3.4 Wedstrijdleiding

De wedstrijdleiding (wedstrijdleider, routecontroleurs en uitzetter), is belast met de uitvoering van het reglement en haar bepalingen gedurende het gehele evenement.

## 4 Algemene bepalingen

### 4.1 Definities

Organisator:	Het Amersfoortse Motor- en Automobiellclub (AMAC) bestuur.
Officials:	Alle leden van het organisatiecomité van het evenement.
Marshals:	Alle bemanning op de tijdcontroles (TC's) en bemande controles (RC's).
Deelnemer:	Natuurlijk persoon.
Equipe:	Bestuurder en navigator.
Etappe:	Route vanaf de start of herstart tot en met de Tijdcontrole-IN (TC-IN).
Traject:	Route tussen twee opeenvolgende TC's.

### 4.2 Reglement

Het evenement wordt verreden onder auspiciën van de Nederlandse Rittensport Federatie (NRF), in overeenstemming met de bepalingen van dit reglement en ieder nog uit te geven bulletin. Ontheffingen zijn verkregen, conform artikel 10 van de Wegenverkeerswet.

### 4.3 Wijzigingen reglement

De bepalingen in het reglement kunnen gewijzigd worden. Elke wijziging of toevoeging zal bekend worden gemaakt via genummerde en gedateerde bulletins, welke een integraal onderdeel uitmaken van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden.

### 4.4 Publicatieborden

De officiële publicatieborden bevinden zich in:

- Restaurant De Betuwe

### 4.5 Toe te laten auto's

Alleen nette auto's worden toegelaten, ongeacht type of bouwjaar.

### 4.6 Meetapparatuur in de auto

Zowel mechanische als elektronische tripmasters, twinmasters, speedpilots, enzovoort zijn toegestaan. Het gebruik of de aanwezigheid van een mobiel- en/of geïntegreerd navigatiesysteem is niet toegestaan. Indien een navigatiesysteem is gebruikt om naar de start van het evenement te komen dient deze tijdens het evenement opgeborgen te worden in de kofferbak van de auto. In auto's met een geïntegreerd navigatiesysteem moet het navigatiesysteem uitgeschakeld te zijn. Hierop kan gecontroleerd worden. Een digitaal kompas, mits niet GPS gestuurd, is toegestaan. Een overtreding wordt bestraft met **300** strafpunten, herhaling leidt tot diskwalificatie. Het gebruik van digitale stopwatches en horloges is toegestaan.

### 4.7 Uitlaatgeluid

Overmatig uitlaatgeluid is niet toegestaan, gedurende het evenement. Het uitlaatgeluid wordt in principe op het gehoor beoordeeld. Alle officials zijn bevoegd het uitlaatgeluid te beoordelen. Overtreding kan leiden tot uitsluiting van het evenement.



#### 4.8 Verzekering equipé

Een auto moet minimaal verzekerd zijn conform de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM). Tevens moet de auto over een geldig Algemene Periodieke Keuring (APK)-keuringsbewijs beschikken, voor zover van toepassing in het land waar de auto staat ingeschreven. De equipé is verantwoordelijk voor een geldig bewijs van de WAM en APK.

#### 4.9 Aansprakelijkheid

De organisator wijst elke verantwoordelijkheid af bij elk incident of ongeval dat, gedurende het evenement, door en/of aan de equipé(s) en/of deelnemende auto('s) is veroorzaakt. Equipés zullen verantwoordelijk gehouden worden voor:

- Elk ongeval of incident waarbij zij zijn betrokken.
- Het niet melden aan de organisator van bijzonderheden met betrekking tot elk ongeval of incident, waar aansprakelijkheid uit voort kan komen.
- Equipés zullen geen claim indienen tegen de organisator die voortkomt uit elk ongeval of incident dat het gevolg kan zijn van activiteiten van de organisator, medewerkers, marshals, officials en/of sponsors.

#### 4.10 Vrijwaringclausule

Beide leden van de equipé zijn verplicht bij de documentencontrole voor de start een formulier te ondertekenen met de navolgende tekst:

Door ondertekening van dit blad verklaart de equipé aan de organisator van de 38<sup>e</sup> GVR op zaterdag 23 maart 2019:

- Dat de equipé bestaat uit een bestuurder en een navigator.
- Dat de equipé de organisator en de regionale en nationale rittensport-organisaties, waarbij de organisator is aangesloten, zal vrijwaren van elke aansprakelijkheid ten opzichte van derden voortkomend uit het deelnemen aan dit evenement.
- Dat de equipé de organisator niet aansprakelijk zal stellen voor enige schade, die de equipé lijdt als gevolg van deelname aan dit evenement.
- Dat de equipé evenzo de personen die op welke wijze dan ook betrokken zijn bij de organisatie van dit evenement, zal vrijwaren van elke aansprakelijkheid tegen derden en dat zij deze personen niet voor enige schade als gevolg van het deelnemen aan dit evenement en voortkomend uit dit evenement aansprakelijk zal stellen.
- Dat de equipé zich akkoord verklaart met de reglementen zoals die tijdens het evenement van kracht zijn en dat zij afziet van elk beroep op rechterlijke instanties die niet in deze reglementen zijn vermeld.
- De auto is verzekerd conform de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM), inclusief het deelnemen aan een regelmatigheidsrally/behendigheidstest(en).
- De auto heeft, indien van toepassing, een geldig Algemene Periodieke Keuring (APK)-keuringsbewijs en voldoet aan alle door de wet gestelde eisen.
- Dat de bestuurder in het bezit is van een geldig rijbewijs.
- Dat de equipé zich zal houden aan de verkeersregels.

#### 4.11 Weigeren

De organisator behoudt zich het recht voor een inschrijving te weigeren, eventueel zonder opgave van redenen.

#### **4.12 Restitutie inschrijfgeld**

Het inschrijfgeld zal geheel worden terugbetaald als de inschrijving wordt geweigerd. Equipages die voor 11 maart 2019, om welke reden dan ook, hun inschrijving annuleren krijgen het inschrijfgeld onder inhouding van € 35,- geretourneerd. Bij annulering, inclusief overmacht, na deze datum volgt geen restitutie. Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid (al dan niet ontstaan door natuurlijke oorzaken, menselijk handelen of anderszins), boven de macht van de organisator; bedoeld wordt onder andere het niet afgeven of het intrekken of weigeren van vergunningen wegens ziekten als mond- en klauwzeer, vogelpest, Boviene Spongiforme Encefalopathie (BSE), enzovoort.

#### **4.13 Teaminschrijvingen**

Een team bestaat uit minimaal 3 en maximaal 5 equipages ongeacht uit welke klasse, (Expert, Sport of Tour). Een equipage kan slechts van één team deel uitmaken. Equipages ontvangen punten voor hun team, afhankelijk van hun klassering (zie paragraaf 13.3). Op deze wijze ontstaat een apart klassement voor teams. Minimaal twee teams zijn noodzakelijk voor een teamklassement. Inschrijven kan bij de inschrijftafel voor de start. De teaminschrijving is gratis.

### **5 Gedrag en veiligheid**

#### **5.1 Communicatie**

Interne of externe communicatie gebaseerd op het gebruik van elektronische hulpmiddelen is verboden. Het gebruik, dan wel de aanwezigheid binnen handbereik, van mobiele telefoons tijdens het evenement, anders dan in het kader van een calamiteit, kan leiden tot diskwalificatie.

#### **5.2 Incorrect gedrag**

Incorrect, frauderend en/of onsportief gedrag door een equipage zal bestraft worden met 30 strafpunten, herhaling leidt tot uitsluiting.

#### **5.3 Uitval equipage**

Indien een equipage het evenement niet meer kan vervolgen (om welke reden dan ook), moet dit zo snel mogelijk gemeld worden aan het wedstrijdsecretariaat.

#### **5.4 Veiligheid bij pech**

Bij pech onderweg is elke equipage verplicht een geel of oranje veiligheidshesje te dragen.

#### **5.5 Sportiviteit**

Een bestuurder moet zijn auto, bij een zogenaamde zelfstempelaar (routecontrole), zodanig parkeren dat dit geen overlast veroorzaakt voor het overige verkeer en/of deelnemers. De auto vlak vóór een onbemande controle parkeren, waardoor het zicht voor andere equipages op deze controle wordt beperkt, wordt gezien als onsportief gedrag.

Wanneer een equipage achter u duidelijk sneller is en aangeeft te willen inhalen, laat deze equipage dan op een veilige manier passeren. Geef elkaar de ruimte, dit wordt gezien als sportief gedrag.

## **6 Startvolgorde, rallyschilden en portiernummers**

### **6.1 Startvolgorde**

Per klasse worden de equipes in volgorde van het wedstrijdnummer gestart. Het laagste wedstrijdnummer, van alle klassen, start als eerste. De wedstrijdnummers zullen als volgt worden toegekend:

- Expertklasse: wedstrijdnummer 1 en volgend.
- Sportklasse: wedstrijdnummer 41 en volgend.
- Tourklasse: wedstrijdnummer 101 en volgend.

Twee equipes (één uit de Expert-/Sport- en één uit de Tourklasse), starten steeds met een interval van één minuut. De voorlopige starttijd wordt bekend gemaakt op de AMAC website en in de acceptatiebrief aan de deelnemer. De definitieve startlijst wordt gepubliceerd op het publicatiebord.

### **6.2 Startprocedure**

Elke equipe dient circa 15 à 20 minuten vóór de starttijd gereed te zijn voor vertrek. Alleen het routeboek van de eerste etappe wordt 10 minuten vóór de starttijd aan elke equipe verstrekt. Het routeboek van etappe twee wordt op de starttijd van de tweede etappe verstrekt.

### **6.3 Rallyschilden**

Elke equipe ontvangt twee rally-schilden en twee rally-schildstickers. De rally-schilden of rally-schildstickers moeten gedurende het gehele evenement op een zichtbare plaats aan de voor- en achterzijde van de auto aangebracht zijn. De rally-schilden of rally-schildstickers mogen in geen geval de kentekenplaten van de auto geheel of gedeeltelijk bedekken.

Wanneer een rally-schild /schildsticker ontbreekt, wordt dit, vanwege vergunningsverplichting, bestraft met uitsluiting.

### **6.4 Portiernummers**

Elke equipe ontvangt twee portiernummers (wedstrijdnummers). De portiernummers moeten tijdens het gehele evenement aan beide voorportieren van de auto aangebracht zijn. Andere uitvoeringen van de portiernummers zijn niet toegestaan.

Wanneer een portiernummer ontbreekt, wordt dit bestraft met uitsluiting (portiernummers is verplichting wegens vergunning).

### **6.5 Raamstickers**

Eveneens wordt een raamsticker met het wedstrijdnummer aangebracht aan de bovenzijde in het midden van de voorruit.

Wanneer een raamsticker ontbreekt, wordt dit bestraft met maximum bestraffing RP en/of snelheidscontrole.

### **6.6 Gegevens bestuurder en navigator**

Namen en nationaliteitsvlaggetjes van de bestuurder en de navigator mogen op de voorschermen van de auto of een vergelijkbare plaats aangebracht worden. Het is niet toegestaan om de bloedgroep van de bestuurder en de navigator erbij te vermelden.

## **7 Controlekaarten**

### **7.1 Tijd- en routecontrolekaarten**

Bij de start van de eerste etappe krijgt elke equipe een gecombineerde tijd- en routecontrolekaart (hierna controlekaart). Bij de start van de tweede etappe, krijgt elke equipe een nieuwe controlekaart. Elke equipe is persoonlijk verantwoordelijk voor zijn controlekaart. Het verlies van een controlekaart leidt tot diskwalificatie. De controlekaarten blijven eigendom van de organisator.

### **7.2 Ideale passeertijd**

Op de controlekaart is voor elke equipe de ideale passeertijd (IPT) per tijdcontrole (TC) opgenomen. De ideale passeertijden, zoals vermeld op de controlekaart, zijn bindend.

### **7.3 Controlekaart aanbieden**

Bij een bemande controle moet de controlekaart persoonlijk voor registratie aan de marshal overhandigd worden door een lid van de equipe.

### **7.4 Verantwoording**

Een equipe is persoonlijk verantwoordelijk voor het 'aanbieden' van de controlekaart aan de marshal, bij een bemande controle en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet de controlekaart op het juiste tijdstip aan de marshal overhandigen en in het geval van een TC of geheime tijdcontrole (GTC) zelf terstond controleren of de controlekaart correct is ingevuld.

### **7.5 Veranderingen**

Elke verbetering en/of verandering op de controlekaart wordt bestraft met 30 strafpunten, bij herhaling volgt diskwalificatie, tenzij een verbetering is gearafeerd door een marshal van de desbetreffende bemande controle.

## **8 Verkeersregels, service en milieu**

### **8.1 Verkeersregels**

Gedurende het gehele evenement moeten de equipes zich strikt aan de verkeersregels houden. De equipes zijn verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam te rijden, zodat de rittensport en het evenement niet in diskrediet gebracht kan worden. Bij een STOP-bord moet de auto minimaal één volle seconde stil staan.

Politie en/of official(s)/marshal(s) die een overtreding hebben geconstateerd, moeten de equipe hiervan in kennis stellen. Ook wanneer de equipe niet ter plaatse is aanhouden, moeten zij de wedstrijdleader informeren ten aanzien van de overtreding.

Een overtreding wordt bestraft met 30 strafpunten, herhaling leidt tot uitsluiting.

### **8.2 Maximum snelheid**

Gedurende het gehele evenement moeten de equipes zich strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheid houden. De organisatie heeft de beschikking over officiële meetapparatuur. Equipes kunnen meerdere malen gecontroleerd worden gedurende het evenement. Elke equipe, die de ter plaatse toegestane maximumsnelheid overschrijdt, wordt als volgt bestraft:

Om het aantal strafpunten te berekenen, wordt het aantal kilometers dat de maximaal toegestane

snelheid met meer dan 15% (afgerond naar boven) overschrijdt, gekwadraterd en deze uitkomst vermenigvuldigd met 0,3. Deze uitkomst wordt op een heel getal naar boven afgerond.

Voorbeeld:

<i>Toegestane snelheid</i>	<i>Geconstateerd</i>	<i>Toegestaan + 15%</i>	<i>Aantal kilometers te hard</i>	<i>Strafpunten</i>
30	40	35	5	8 ((5x5)x0,3)
30	50	35	15	68 ((15x15)x0,3)
50	60	58	2	2 ((2x2)x0,3)
50	70	58	12	44 ((12x12)x0,3)
60	70	69	1	1 ((1x1)x0,3)
60	80	69	11	37 ((11x11)x0,3)

### 8.3 Service en reparaties

Het verlenen van vooraf georganiseerde service door derden aan een equipe met als doel de auto te repareren is gedurende het hele evenement niet toegestaan. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen of onderweg op te wachten. Het is wel toegestaan om een gestrande auto door officials/marshals of een collega equipe over korte afstand naar bijvoorbeeld een garage te slepen.

Een overtreding wordt bestraft met 30 strafpunten, herhaling leidt tot diskwalificatie.

### 8.4 Milieu

Als organisator staan we voor een minimale belasting op het milieu en de omgeving gedurende het evenement. Daarom willen we vragen om overmatig lawaai/uitlaatgeluid in de bebouwde kom te vermijden en lekkage(s) van vloeistoffen van uw auto op te vangen met een kunststof zeil of lekbak.

## 9 Start en finish

### 9.1 Start

De start bevindt zich in Restaurant De Betuwe. Elke equipe moet zich op zijn starttijd melden bij de marshal(s) van TC1-UIT. De starttijd staat in de acceptatiebrief, die elke equipe vooraf heeft ontvangen. Eventuele aanpassingen worden gepubliceerd op de officiële startlijst. De startlijst vindt u op het publicatiebord in het restaurant. TC1-UIT bevindt zich nabij de uitgang van het restaurant. Elke equipe, die zich te laat meldt bij TC1-UIT, wordt bestraft met 1 strafpunt voor elke minuut te laat. Elke equipe die zich meer dan 30 minuten te laat meldt, wordt niet meer toegelaten tot de start, respectievelijk gediskwalificeerd.

### 9.2 Officiële tijd

Tijdens het evenement geldt de radio-gestuurde tijd als wedstrijdtijd. Uren en minuten worden als volgt weergegeven: 00:00 - 23:59. Alleen minuten die verstreken zijn, worden geteld.

### 9.3 Rust en finish

De rust en de finish van het evenement bevindt zich in Restaurant De Betuwe te Tiel. Daar moet u uw controlekaart zo snel mogelijk inleveren bij de marshals. Het is toegestaan TC 3-IN en TC 7-IN (finish) eerder aan te doen dan de IPT, met een maximum van 10 minuten. Hiervoor ontvangt

u geen strafpunten. De equipe moet dan wel zijn of haar IPT melden aan de marshal(s) voor een juiste registratie.

Het missen van TC 7-IN (finish) of het later aandoen dan 30 minuten na de toegestane tijd van TC 7-IN (finish) wordt bestraft met diskwalificatie. In de uitslag staat dan 'niet geklasseerd' (NG) achter de equipe. In bijzondere gevallen, b.v. een calamiteit, weersomstandigheden, kan de wedstrijdleiding besluiten de finish langer open te houden.

## **10 Routeopdrachten**

### **10.1 Aanwijzingen officials**

Elke equipe is verplicht alle aanwijzingen en/of instructies van een official/marshal op te volgen. Overtreding kan leiden tot uitsluiting.

### **10.2 Herstelopdrachten**

Herstelopdrachten staan in principe alleen bij een routecontrole en moeten met voorrang op de opdracht waarmee u bezig was, uitgevoerd worden. Herstelopdrachten zijn in code vermeld. Hieronder treft u de mogelijke herstelcodes aan, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de L (links) ook een R (rechts) kan voorkomen:

- 1L - eerste weg links.
- XL - kruising links.
- EL - einde weg links.
- AL - asfaltweg links.
- VL - voorrangsweg links.
- VO - voorrangsweg oversteken.
- HK - hier keren.
- DMG - doorgaan met grensbenadering en niet verder omrijden.
- DMIL - doorgaan met ingetekende lijn.
- NAG - nieuwe aansluiting gebruiken.
- NVO - niet verder omrijden.
- E, S of T- herstelcode geldt alleen voor de Expert-, Sportklasse of Tourklasse.
- 7 - doorgaan met situatie, pijl of punt 7.

### **10.3 Hergroeperingcontrole**

Een hergroepering bestaat uit een TC-IN en een TC-UIT. Bij een hergroeperingscontrole TC-IN moet een equipe de controlekaart inleveren bij de marshals of de controlekaart moet ingeleverd worden bij marshals bij de rust- of finishlocatie. Bij een TC-IN is het toegestaan dat de equipe zich straffeloos maximaal 10 minuten te vroeg meldt. Wel moet een equipe zijn IPT vermelden aan de marshals en laten registreren op de controlekaart. Bij een TC-UIT start een equipe weer op haar IPT.

### **10.4 Ritpijlen**

Langs de route kunnen AMAC-ritpijlen worden geplaatst. De AMAC-ritpijl geeft de verplichte rijrichting aan. De enkele AMAC-ritpijlen moeten gevolgd worden tot en met een dubbele AMAC-ritpijl. Dubbele AMAC-ritpijlen geven het einde van de verplichte rijrichting en/of omleiding aan. Hierna volgt u weer het kaartleessysteem op uw kaart. Een naar beneden wijzende AMAC-ritpijl sluit de daarachter liggende weg van deze zijde af.

## 10.5 Quiet-zone

In een zogenaamde Quiet-zone (Q-zone) moet uiterst rustig gereden worden om overlast voor aanwonenden te beperken. De maximum snelheid in een Q-zone is 30 km/u. Een Q-zone is herkenbaar aan een langs de route geplaatst wit bord met daarop een zwarte letter Q en/of wordt aangegeven middels een rode cirkel op de kaart.

## 11 Controles en regelmatigheidsproef

### 11.1 Algemene bepalingen

- Voor het vaststellen van de ideale meldingstijd is de equipe zelf verantwoordelijk. Zij mogen de officiële klok raadplegen bij de marshals maar deze geven geen informatie over de ideale meldingstijd.
- Bemandede controles staan doorgaans langs de route maar kunnen zich ook in een café, restaurant of hotel bevinden. Dit wordt specifiek aangegeven in uw routeboek.
- Bemandede controles openen 10 minuten voor IPT van de eerste equipe.
- Bemandede controles sluiten 30 minuten na de IPT van de laatste equipe.
- De equipe is zelf verantwoordelijk voor de controlekaarten en de wijze waarop ze worden ingevuld door een official. Mocht een official onverhoopt een fout maken, dan dient dit direct aan de betreffende official/marshal gemeld te worden zodat er eventueel een correctie plaats kan vinden.
- Een correctie wordt alleen geaccepteerd wanneer deze is voorzien van een paraaf van de marshal op de betreffende bemandede controle.

### 11.2 Bemandede controles

Een bemandede routecontrole (RC) of een geheime tijdcontrole (GTC) is herkenbaar aan een oranje vlag circa 3 à 5 meter vóór de genoemde bemandede controle, gezien vanuit de officiële route. Een TC wordt anders aangeduid, zie paragraaf 11.5. Het is uitsluitend toegestaan om de bemandede controles binnen te rijden, gezien vanuit de officiële route. Achteruitrijden bij deze controles is niet toegestaan.

Bij deze controles wordt de controlekaart gestempeld en/of afgetekend en kan eventueel de passeertijd worden genoteerd zodra de controlekaart door een equipe wordt overhandigd. Het missen van een RC, TC of GTC of het aandoen van een foutieve RC, TC of GTC wordt bestraft met 30 strafpunten.

### 11.3 Onbemandede routecontrole

Routecontroles kunnen rechts en links van de route voorkomen. Routecontroles zijn kenbaar aan een geel bordje met daarop een zwarte letter. In uitzonderlijke gevallen kunnen ook oranje bordjes met daarop een zwarte letter gebruikt worden, bijvoorbeeld op een driehoekje c.q. bijzondere situatie. Zie ook paragraaf 14: *Voorbeelden Controleborden en aanwijzingen*.

Kennelijk achterwaarts geplaatste controles dienen niet genoteerd te worden (uitgezonderd bij het systeem 'punten vrije route').

De equipe moet zelf de RC's noteren in het eerste lege vakje (van links naar rechts) op de controlekaart. Elke RC moet **enkellijnig en onuitwisbaar** met ballpoint worden genoteerd. **Alleen blauw- of zwart schrijvende ballpoints zijn toegestaan.** Het missen, het noteren van een foutieve en/of het niet enkellijnig noteren van een RC, wordt bestraft met 30 strafpunten. Elke RC die niet met een blauw of zwart schrijvende ballpoint is genoteerd, kan bestraft worden met 30

strafpunten met een maximum van 90 strafpunten.

#### 11.4 Stempelcontrole (onbemand)

Zogenaamde zelfstempelaars (zijn ook RC's) staan doorgaans rechts van de route en herkenbaar aan een geel bordje met een stempel en eventueel voorzien van een oranje vlag, zie paragraaf 14: *Voorbeelden Controleborden en aanwijzingen*. In uitzonderlijke gevallen kunnen deze ook links van de route staan, bijvoorbeeld bij het kaartleessysteem; punten vrije route.

Een equipe moet de stempel(s) zelf op de controlekaart plaatsen in volgorde van passeren van de route, in het eerste 'lege' vakje op de controlekaart (van links naar rechts).

Het missen van een goede RC of het noteren van een foutieve RC (stempel) wordt bestraft met 30 strafpunten.

#### 11.5 Tijdcontrole

Een TC is herkenbaar aan een geel bordje met de tekst 'TC' en voorzien van een oranje vlag circa 3 à 5 meter vóór de genoemde bemande controle, zie paragraaf 14: *Voorbeelden Controleborden en aanwijzingen*. De equipe krijgt geen strafpunten voor te vroeg melden wanneer de controlekaart aan de marshal wordt overhandigd gedurende de minuut voorafgaande aan de IPT en er uitdrukkelijk door de equipe om de IPT wordt gevraagd. Het verschil tussen de Werkelijke Passeertijd (WPT) en de IPT wordt als volgt bestraft:

- Voor het later melden dan de IPT bij een TC: 1 strafpunt per minuut.
- Voor het vroeger melden dan de IPT bij een TC: 2 strafpunten per minuut.
- Voor het eerder melden dan 10 minuten vóór of het later melden dan 30 minuten na de geplande passeertijd bij een TC: 30 strafpunten. Een en ander wordt beschouwd als het missen van een TC.
- Strafpunten voor 'te laat' cumuleren niet. Komt een equipe bijvoorbeeld 5 minuten na zijn IPT bij een TC, dan krijgt de equipe daarvoor 5 strafpunten maar mag zich hierna bij alle volgende TC's straffeloos 5 minuten na de IPT melden.
- Verloren tijd mag ongestraft ingehaald worden totdat de IPT bereikt is.
- Een equipe, die om welke reden dan ook een TC mist, mag zonder extra bestraffing één van de volgende TC's aandoen op de ter plaatse geldende IPT. Dit geeft de deelnemer de gelegenheid om 'af te snijden' en daarmee niet geklasseerd (NG) te voorkomen.

#### 11.6 Voorbeeld strafpunten bij TC's

	<i>TC1</i>	<i>TC2</i>	<i>TC3</i>	<i>TC4-IN</i>	<i>Totaal</i>
IPT	11:16	12:41	14:16	15:16	
WPT	11:18	13:01	14:20	15:44	
Afwijking	+2 min.	+20 min.	+4 min.	+28 min.	
Strafpunten	2	18	0	24	44
WPT	10:57	12:43	14:12	15:21	
Afwijking	-19 min.	+2 min.	-4 min.	+5 min.	
Strafpunten	30 <sup>1)</sup>	2	8	5	45
WPT	11:23	13:13	14:37	15:12	
Afwijking	+7 min.	+32 min.	+21 min.	-4 min.	
Strafpunten	7	30 <sup>1)</sup>	14 <sup>3)</sup>	0 <sup>2)</sup>	51



- <sup>1)</sup> Buiten de openingstijden aandoen van een TC (-10 minuten tot +30 minuten).
- <sup>2)</sup> Maximaal 10 minuten eerder melden bij TC4-IN dan de IPT is toegestaan.
- <sup>3)</sup> Berekend vanaf TC1.

### 11.7 Geheime tijdcontrole

Een geheime tijdscontrole (GTC) is herkenbaar aan een oranje vlag circa 3 à 5 meter vóór de bemande controle. Bij deze controle noteert een marshal de passeertijd op uw controlekaart in het eerste vrije vakje voor de RC's. Deze tijdcontrole wordt gebruikt als ex aequo. Bij een gelijke eindstand (een gelijk aantal strafpunten) tussen twee of meer equipes, wint de equipe met het kleinste verschil tussen de Werkelijke Passeertijd (WPT) en de IPT. Bij gelijke afwijking prevaleert te late melding boven te vroege. Het missen een GTC wordt bestraft met 30 strafpunten.

### 11.8 Regelmatigheidsproef (RP)

Een regelmatigheidsproef (RP) dient zo exact mogelijk met de opgegeven gemiddelde snelheid te worden afgelegd en wordt verreden volgens een kaartleessysteem. Gedurende de regelmatigheidsproef kan de gemiddelde snelheid wijzigen. De te hanteren gemiddelde snelheden staan vermeld in het routeboek.

Het einde van een RP wordt aangegeven met een bord "END REGULARITY" langs de route.

In een RP kunnen één of meerdere geheime tijdcontroles worden opgenomen. Bij een GTC wordt de passeertijd opgenomen. De marshal vermeldt deze tijd in zijn/haar logboek. Een GTC bevindt zich niet binnen de eerste kilometer na de start van de RP. Een GTC kan worden gevolgd door een bemande routecontrole. De marshal noteert dan de passeertijd bij een geheime tijdcontrole tevens op de tijdcontrolekaart. Iedere seconde te vroeg of te laat passeren bij een GTC wordt bestraft met 1 strafpunt per seconde afwijking.

Tijdens een RP kunnen ook routecontroles zijn geplaatst ter controle van het rijden van de goede route. De maximale bestraffing voor het missen van één of meer routecontroles tijdens een RP is 30 strafpunten. De maximale tijdbestrafing per RP is ook 30 strafpunten. De maximale totale bestraffing bedraagt dus 60 strafpunten per RP. De afwijking c.q. bestraffing, wordt steeds berekend vanaf de start van een RP.

## 12 Samenvatting straffen

<b>Paragraaf</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Straffen</b>
<b>4.6</b>	Misbruik GPS en elektronische apparatuur. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1<sup>e</sup> constatering.</li> <li>▪ 2<sup>e</sup> constatering.</li> </ul>	30 Strafpunten Diskwalificatie
<b>5.2</b>	Incorrect, frauderend en/of onsportief gedrag: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1<sup>e</sup> constatering.</li> <li>▪ 2<sup>e</sup> constatering.</li> </ul>	30 Strafpunten Uitsluiting
<b>6.3</b>	Rallyschild of rally-sticker ontbreekt.	Uitsluiting
<b>6.4</b>	Portiernummer (c.q. wedstrijdnummer) ontbreekt.	Uitsluiting
<b>7.1</b>	Verlies van de controlekaart	Diskwalificatie
<b>7.6</b>	Elke verbetering of verandering op de controlekaart: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1<sup>e</sup> constatering.</li> <li>▪ 2<sup>e</sup> constatering.</li> </ul>	30 Strafpunten Diskwalificatie

<b>8.1</b>	Het niet in acht nemen van de verkeersregels:	
	▪ 1e constatering	30 Strafpunten
	▪ 2e constatering	Uitsluiting
<b>8.2</b>	Overschrijding toegestane maximum snelheid.	Max. uitsluiting
<b>8.3</b>	Vooraf georganiseerde service door derden:	
	▪ 1e constatering.	30 Strafpunten
	▪ 2e constatering.	Diskwalificatie
<b>9.1</b>	Te laat aan de start, per minuut vertraging.	1 Strafpunt
	Bij vertraging van meer dan 30 minuten.	Diskwalificatie
<b>9.3</b>	Het missen of het later dan 30 minuten finishen, na de toegestane tijd.	Diskwalificatie
<b>11.2</b>	Het missen van een bemande controle; RC, TC of GTC.	30 Strafpunten
<b>11.3</b>	Het missen van een onbemande RC.	30 Strafpunten
	▪ RC niet enkellijng en onuitwisbaar genoteerd.	30 Strafpunten
	▪ RC's niet met blauwe- of zwarte ballpoint genoteerd.	Max. 90 strafpunten
<b>11.4</b>	Het missen van een stempelcontrole.	30 Strafpunten
<b>11.6</b>	Het te laat melden bij een TC, per minuut.	1 Strafpunt
	Het te vroeg melden bij een TC, per minuut.	2 Strafpunten
	Het missen van een TC	30 Strafpunten
<b>11.8</b>	Het missen van een GTC (ex aequo).	30 Strafpunten
<b>11.9</b>	Afwijkingen van de ideale tijd tijdens de regelmatigheidsproef:	
	▪ Per seconde afwijking	1 Strafpunt
	▪ Maximale bestraffing	60 Strafpunten

## **13 Klassering en prijzen**

### **13.1 Klassement**

Voor de Expert-, Sport- en Tourklasse worden aparte klassementen opgemaakt. Straffen zullen worden uitgedrukt in strafpunten. De equipe met het minst aantal strafpunten zal worden uitgeroepen tot de winnaar in zijn of haar klasse. De winnende equipe in de Expertklasse is tevens de algemeen winnaar van de 38<sup>e</sup> Gelderse Vallei Rit.

### **13.2 Ex aequo**

In geval van ex aequo zal de equipe met de kleinste tijdsafwijking, genoteerd bij een bemande RC, tot winnaar worden uitgeroepen. Indien dit geen uitsluitel geeft, zal de equipe met de kleinste tijdsafwijking, genoteerd bij een tweede bemande RC tot winnaar worden uitgeroepen. Bij gelijke afwijking prevaleert te late melding boven te vroege. Indien ook dit geen uitsluitel geeft, is bepalend welke equipe het langst straffeloos is gebleven. Als dit ook geen uitsluitel geeft, wordt er naar de bouwjaar van de auto's gekeken. De equipe met de oudste auto wordt dan het hoogst geklasseerd.

### **13.3 Teamklassement**

De resultaten van de teams worden bepaald door het aantal punten, van de drie best geklasseerde equipes van een team, op te tellen. De equipe krijgt ten behoeve van de teamprijs punten aan de hand van de eindklassering in de klasse, ongeacht of dit de sport- of tourklasse is, volgens

onderstaand schema:

1 <sup>e</sup> plaats:	100 punten	10 <sup>e</sup> plaats:	66 punten
2 <sup>e</sup> plaats:	95 punten	11 <sup>e</sup> plaats:	64 punten
3 <sup>e</sup> plaats:	90 punten	12 <sup>e</sup> plaats:	62 punten
4 <sup>e</sup> plaats:	86 punten	13 <sup>e</sup> plaats:	60 punten
5 <sup>e</sup> plaats:	82 punten	14 <sup>e</sup> plaats:	58 punten
6 <sup>e</sup> plaats:	78 punten	15 <sup>e</sup> plaats:	56 punten
7 <sup>e</sup> plaats:	75 punten	16 <sup>e</sup> plaats:	54 punten
8 <sup>e</sup> plaats:	72 punten	17 <sup>e</sup> plaats:	52 punten
9 <sup>e</sup> plaats:	69 punten	18 <sup>e</sup> plaats:	50 punten

Vanaf de 19<sup>e</sup> plaats en lager steeds 1 punt minder. In geval van ex-aequo bij de teams zal een team met een meetellend equipe met de hoogste punten de hoogste klassering krijgen.

#### 13.4 Prijzen - bekens

Er zijn in alle klassen bekens beschikbaar voor de best geklasseerde per klasse in een verhouding van 1:8. Daarnaast zijn er bekens voor:

- Een wisselbeker in alle klassen voor de hoogst geklasseerde equipes,
- De rookies: hoogst geklasseerde nieuweling uit de Tourklasse, (AMAC-lid na 31 december 2017).
- Het hoogst geklasseerde team.

#### 13.5 Vragen

Een equipe kan schriftelijk vragen indienen over het verloop van de wedstrijd en/of over opgelopen strafpunten. Een vragenformulier is bij de finish in Restaurant De Betuwe te verkrijgen. Het vragenformulier moet uiterlijk 15 minuten na publicatie van de moederkaarten inclusief de uitleg (per klasse), zijn ingediend. De vragen worden behandeld door de wedstrijdleiding en beslist door de wedstrijdleider. Het besluit van de wedstrijdleider is hierna onherroepelijk.

Na publicatie van de voorlopige uitslag, kan uitsluitend geprotesteerd worden over vermeende rekenfouten.

#### 13.6 Voorlopig en officieel klassement

De voorlopige uitslag zal op zaterdag 23 maart 2019 om circa 18:15 uur bekend gemaakt worden. Het klassement wordt, behoudens protesten op rekenfouten, 10 minuten na publicatie officieel. De officiële uitslag (in detail), zal zo snel mogelijk op AMAC-website worden gepubliceerd.

#### 13.7 Prijsuitreiking

De prijsuitreiking zal per klasse plaatsvinden op zaterdag 23 maart 2019 in Restaurant De Betuwe.

#### 13.8 Kampioenschapspunten

Kampioenschapspunten voor Amac-leden worden toegekend binnen hun klasse, waarna de in de Expertklasse behaalde punten worden meegenomen in de stand van de Sportklasse. Dit houdt in dat er in het kampioenschapsklassement van de Sportklasse meerdere equipes hetzelfde puntenaantal kunnen zijn toegekend.

## 14 Voorbeelden controleborden en aanwijzingen



Route Controle (RC).



RC met herstelopdracht.



Kleine RC.



RC met herstelopdracht.



RC als zelfstempelaar.



Omleiding: gedwongen links.



Omleiding: gedwongen recht door.



Einde omleiding: gedwongen rechts.



Verboden in te rijden.



Voor beide borden geldt: Verboden in te rijden.



Start Q-zone max. 30 km/h.



Einde Q-zone.



Tijdcontrole.

---

---

## 15 BIJZONDER REGLEMENT

### 15.1 Algemene bepalingen

- Kaarttekens en -teksten blokkeren een weg niet. Door de organisatie aangebrachte tekens, zoals blokkeringskruisen, nummers van pijlen en/of punten, teksten, enz., blokkeren wel.
- Wegen met het kaartteken wegafsluiting mogen niet in de route worden opgenomen.
- Bermlijnen onderbreken de aansluiting tussen wegen wel. Met bermlijnen worden bedoeld de zwarte lijnen die de buitenste begrenzing van een weg aangeven. Ook de zwarte lijnen die de verdeling in rijbanen aangeven worden als bermlijn beschouwd.
- Indien een situatie op de kaart is omcirkeld, dan moet worden aangenomen dat de werkelijke situatie exact met de kaartsituatie overeenkomt. In een dergelijke cirkel is de route vrij en zijn er geen controles geplaatst. Omrijden hoeft in dit geval niet.
- Keren op de route is niet toegestaan, tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven, bijvoorbeeld Hier Keren (HK) bij een RC. Deze opdrachten hebben voorrang op de routeopdracht.
- Voor de constructie van de route mag uitsluitend van de op het kaartfragment voorkomende wegen worden uitgegaan. De wegen moeten zijn aangeduid met twee bermlijnen, waarvan één bermlijn al dan niet onderbroken mag zijn. Pontveren zijn toegestaan.
- Wegen met aan het begin een verkeersbord aanduidende doodlopende weg mogen worden bereden, indien de voorgenomen route daartoe aanleiding geeft.
- Zogenaamde keerlussen (ongeacht de lengte) moeten tegen de wijzers van de klok in worden bereden. Over het algemeen geldt dat ook wanneer er een lus moet worden bereden die niet als keerlus beschouwd kan worden en u reglementair de keuze heeft uit linksom of rechtsom, deze lus tegen de wijzers van de klok in moet worden bereden.
- Indien de voorgenomen route niet bereden kan worden, moet men over op de kaart staande wegen een route construeren en berijden, zodanig dat zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt gemist. Indien deze herconstructie niet gereden kan worden, vervalt deze en dient u vanaf het punt van onderbreking een nieuwe route naar het oorspronkelijke opnamepunt te construeren en te rijden. Het bepaalde zoals eventueel omschreven in de trajectreglementen voor wat betreft het rijden van bijvoorbeeld pijlen, punten, grensbenadering, herconstructies enzovoort, blijft van kracht. Wegen die niet kunnen of mogen worden bereden mogen vanaf de andere zijde in de omweg worden opgenomen.
- Indien een kaartweg overgaat in een niet-kaartweg, dient u deze niet op de kaart voorkomende weg te volgen tot de eerste mogelijkheid om de route via kaartwegen te vervolgen of volgens een eventuele herconstructie weer op te nemen.
- Nieuwe aansluitingen (bijvoorbeeld rotondes) mogen worden gebruikt voor zover de voorgenomen route niet berijdbaar is.
- Er mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van het kaartmateriaal, dat door de organisatie wordt verstrekt.

### 15.2 Algemene bepalingen m.b.t. pijlen, punten en ingetekende lijn

- De pijlen kunnen worden aangegeven door een lijnstuk met een pijlteken, de pijl wordt geacht de lengte van het gehele lijnstuk te hebben, en dient in de aangegeven richting in de route te worden opgenomen.
- Bij pijlen op wegen met gescheiden rijbanen blokkeert een pijlpunt van een pijl op één rijbaan NIET de rijbaan in de andere richting.
- De pijlen dienen, indien mogelijk, in het geheel en zo nauwkeurig mogelijk te worden bereden van de voet naar de punt van de pijl.

- Kleine uitwasjes aan pijlen en ingetekende lijn worden geacht met de juiste afmeting en conform de ter plaatse berijdbare situatie te zijn ingetekend.
- Bij het bepalen van de route is het toegestaan:
  - pijlen (of delen daarvan) of punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn.
  - pijlen (of delen daarvan) of punten nogmaals te berijden.
  - pijlen tegengesteld in de route op te nemen, echter zo min mogelijk en het liefst helemaal niet, waarbij een langere route zonder of met minder tegengesteld rijden prevaleert boven een kortere route met of met meer tegengesteld rijden.
- De pijlen of ingetekende lijn kunnen ook 'blind' worden aangegeven, dat wil zeggen dat de lijn of pijl niet op een kaartfragment, maar op een witte achtergrond is ingetekend (alleen Expert- en Sportklasse).
- Onder een punt, pijl of ingetekende lijn wordt geacht een (kaart)weg te liggen.

### 15.3 Voorkennis

- Er dient te worden geconstrueerd en gereden zonder voorkennis, tenzij zulks resulteert in het voortdurend rijden van dezelfde route.
- Hiermee wordt bedoeld dat de situatie zoals die op de kaart is aangegeven altijd bepalend blijft voor de te kiezen route. Ook al heeft men tijdens de rit reeds geconstateerd dat een bepaalde weg niet te berijden is, dan nog mag men daarmee bij het bepalen van latere gedeelten van de route geen rekening houden en zonodig dient deze kaartweg weer in de her- c.q. routeconstructie te worden opgenomen.
- Indien een weg niet berijdbaar blijkt te zijn en men gaat herconstrueren dan wordt men geacht het niet berijdbaar zijn van die weg te onthouden totdat men de geconstrueerde route vanaf het opnamepunt heeft bereden.

## Etappe 1

### traject 1

### 15.4 Routeopdracht

- Van TC 1 tot TC 2 dient een aaneengesloten route te worden gereden, waarbij een aantal op de kaart staande pijlen in nummervolgorde worden aangedaan.
- Tussen TC 1 en de voet van de eerste pijl, tussen de punt van een pijl en de voet van de volgende pijl en van de punt van de laatste pijl tot TC 2 dient de **een-na-kortste** route te worden gereden via op de kaart staande wegen.

#### **Te gebruiken wegen**

Niet door een pijl bedekte kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen in alle richtingen worden bereden met toepassing van onderstaande beperkingen in volgorde van belangrijkheid:

- Er dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van geel en oranje gekleurde kaartwegen, of een combinatie van deze kleuren.
- Er dient over zo kort mogelijke afstand gebruik te worden gemaakt van rood gekleurde kaartwegen. Kruisen en raken (in beide richtingen) is zo min mogelijk toegestaan, dus liefst helemaal niet.

- Wit en paars gekleurde kaartwegen mogen op geen enkele manier worden gebruikt. (Dus ook niet kruisen. Uiteraard mag wel gebruik gemaakt worden van ongelijkvloerse kruisingen).

Het is **niet** toegestaan:

- Pijlen zijdelings op te rijden.
- Pijlen te raken of te kruisen op gelijk niveau.
- Reeds bereden pijlen (of delen daarvan) nogmaals te berijden.
- Pijlen (of delen daarvan) eerder te berijden dan zij aan de beurt zijn.
- Pijlen (of delen daarvan in tegengestelde richting te berijden).

### Herconstructie

Indien een weg niet kan of mag worden bereden, dient vanaf het punt van onderbreking een nieuwe route te worden gekozen, welke voldoet aan het gestelde in de routeopdracht.

NB: Indien onderweg naar een pijl deze niet meer bereikbaar blijkt te zijn of indien u op een pijl rijdt en het vervolg niet te berijden blijkt te zijn, dan dient u een nieuwe route te kiezen en berijden naar de volgende pijl. Let op, u dient hier dus weer de **een-na-kortste** route te construeren.

### De voor de herconstructie te gebruiken kaartwegen

Voor de in de herconstructie op te nemen kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen gelden dezelfde bepalingen als die welke gelden voor de routeopdracht.

## traject 2

### 15.5 Routeopdracht

- Van TC 2 tot TC 3-IN dient een aaneengesloten route te worden gereden, waarbij een aantal op de kaart staande punten en pijlen in nummervolgorde worden aangedaan.
- Naar een punt dient de **kortste route** geconstrueerd te worden en naar een pijl en TC 3-IN de **een-na-kortste** route via op de kaart staande wegen.
- Wegen en samenkomsten van wegen mogen meerdere malen en in alle richtingen worden bereden.
- Het raken of kruisen van pijlen wordt beschouwd als voorwaarts berijden.
- Pijlen en gedeelten van pijlen mogen ook worden bereden als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest, echter alleen in voorwaartse richting. Kruisen en raken van pijlen is toegestaan.
- De punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.

### Te gebruiken wegen

Niet door een punt of pijl bedekte kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen in alle richtingen worden bereden met toepassing van onderstaande beperkingen in volgorde van belangrijkheid:

- Er dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van geel en oranje gekleurde kaartwegen, of een combinatie van deze kleuren.

- Er dient over zo kort mogelijke afstand gebruik te worden gemaakt van rood gekleurde kaartwegen. Kruisen en raken (in beide richtingen) is zo min mogelijk toegestaan, dus liefst helemaal niet.
- Wit en paars gekleurde kaartwegen mogen op geen enkele manier worden gebruikt. (Dus ook niet kruisen. Uiteraard mag wel gebruik gemaakt worden van ongelijkvloerse kruisingen).

### **Herconstructie**

- Indien een weg niet kan of mag worden bereden, dient vanaf het punt van onderbreking een herconstructie te worden gekozen en bereden, waarbij in volgorde van belangrijkheid:
  - de route zo kort mogelijk na de onderbreking in voorwaartse richting wordt voortgezet;
  - de omrijconstructie zo kort mogelijk is;
- Indien de omrijconstructie niet (verder) kan worden gereden, vervalt deze geheel. U dient op het punt van onderbreking een nieuwe omrijconstructie te maken naar zo mogelijk het oorspronkelijke of anders het volgende opnamepunt, waarbij bovengenoemde regels van kracht blijven.

### **De voor de herconstructie te gebruiken kaartwegen**

Voor de in de herconstructie op te nemen kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen gelden dezelfde bepalingen als die welke gelden voor de routeopdracht.

## **Etappe 2**

### **traject 3 e.v.**

#### **15.6 Gecombineerd kaartlezen**

Etappe 2 wordt verreden volgens verschillende kaartleessystemen, die afwisselend en door elkaar worden gebruikt. Construeer en rijd een aaneengesloten route volgens de op het kaartfragment aangegeven opdrachten met in achtneming van het volgende:

- Bij het uitvoeren van de opdrachten van de wisselende systemen zijn de betreffende reglementen, genoemd in de paragrafen 15.1, 15.2 en 15.5 tot en met 15.13 van kracht.

#### **15.7 Pijlen kortste en één na kortste route**

Construeer en rijd een aaneengesloten route via de op het kaartfragment ingetekende pijlen met inachtneming van het volgende:

- De pijlen dienen in de aangegeven volgorde in de route te worden opgenomen.
- Het raken of kruisen van pijlen wordt beschouwd als voorwaarts berijden.

#### **15.8 Punten kortste en één na kortste route**

Construeer en rijd een aaneengesloten route via de op het kaartfragment ingetekende punten met inachtneming van het volgende:

- De punten dienen in de aangegeven volgorde in de route te worden opgenomen.

#### **15.9 Punten vrije route**

Construeer en rijd een aaneengesloten route via de op het kaartfragment ingetekende punten met inachtneming van het volgende:



- De punten dienen in de aangegeven volgorde in de route te worden opgenomen.
- Op weg naar een punt is de route vrij.
- De routecontroles bij een punt staan binnen een straal van 50 meter van dat punt, en dienen te worden genoteerd zodra het punt op zijn beurt wordt aangedaan. Bevinden zich binnen een afstand van 50 meter meerdere controles dan is de controle die het dichtst bij het punt staat opgesteld de goede controle. De overige zijn foutcontroles.
- Op weg naar een punt (vrije route) bevinden zich geen routecontroles, mocht u er wel één aantreffen, dan dient u deze niet te noteren.
- Op weg naar een punt (vrije route) mag u ook gebruik maken van wegen die niet op de kaart staan.
- Bij het bepalen en rijden van de kortste route van een 'vrij' punt naar een volgende opdracht is het toegestaan om op dat punt te keren.

### 15.10 Grensbenadering

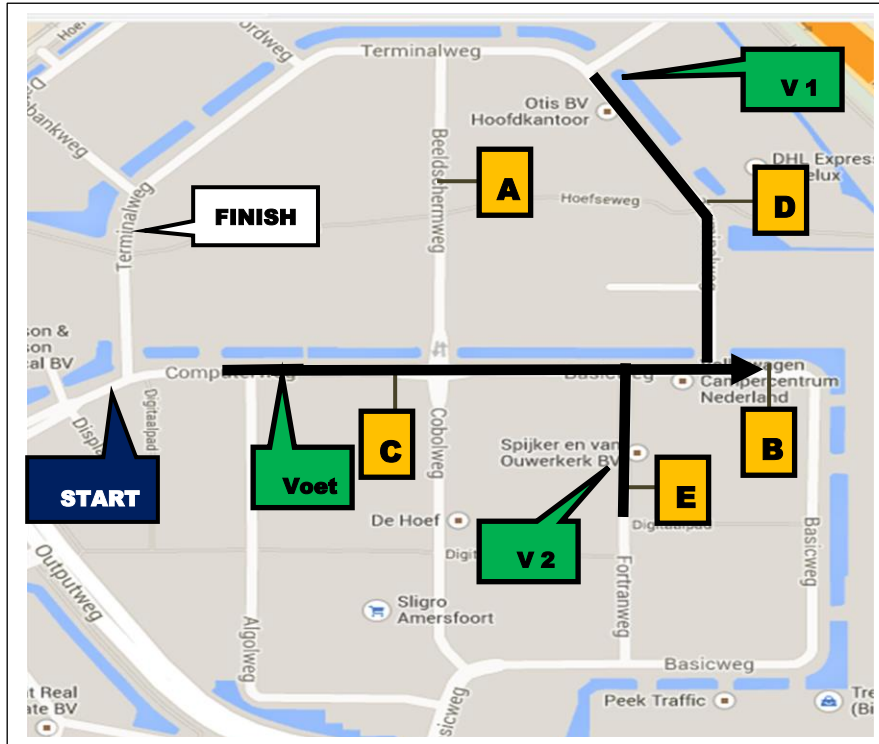
Construeer en rijd een aaneengesloten route waarbij de aangegeven grenslijn van begin tot eind benaderd wordt zonder deze te kruisen, met inachtneming van het volgende:

- Het begin van de grenslijn is de plaats waarop u de grenslijn reglementair kunt gaan benaderen gelegen op de kortst mogelijke afstand, via kaartwegen gemeten, vanaf de voorgaande opdracht.
- Het oppervlak tussen de route en de grens moet zo klein mogelijk blijven.
- 'Licht is rijden' hetgeen betekent dat indien tenminste één bermlijn van de kaartweg de grenslijn niet raakt, deze kaartweg gebruikt mag worden.
- Het louter en alleen heen en weer rijden over dezelfde weg geldt niet als oppervlak verkleinend.
- Indien u de grenslijn langs rechts moet benaderen, dient u een route te construeren waarbij de grenslijn rechts van de bereden route ligt en waarbij u zoveel mogelijk rechtsaf gaat, indien u de grenslijn langs links moet benaderen dient u een route te construeren waarbij de grenslijn links van de bereden route ligt en waarbij u zoveel mogelijk linksaf gaat.
- Indien de voorgenomen route niet kan worden bereden, mag tijdens de herconstructie de grenslijn wel worden overschreden.

### 15.11 Vertakte pijlen

- Construeer en rijd een aaneengesloten route vanaf de voet van pijl 1 via de op het kaartfragment ingetekende pijlen met inachtneming van het volgende:
- De pijlen dienen in nummervolgorde in de route te worden opgenomen.
- Het raken of kruisen van pijlen wordt beschouwd als voorwaarts berijden.
- De pijl dient eerst van de voet van de pijl tot de pijlpunt te worden gereden. Daarna dienen de vertakkingen te worden gereden in de volgorde: eerst de langste vertakking, dan de op één na langste vertakking, vervolgens de op twee na langste vertakking, enzovoorts, enzovoorts.
- Een vertakte pijl begint bij de voet welke het verst van de pijlpunt is gelegen.
- De vertakkingen dienen steeds gereden te worden tot de pijlpunt.

### Voorbeeld vertakte pijlen



START – C – B – A – D – B – E – B – A – FINISH

#### 15.12 Ingetekende lijn met barricaden (baril)

- De op de kaart ingetekende lijn moet zo nauwkeurig mogelijk van het begin tot het eind in voorwaartse richting bereden worden.
- Indien de ingetekende lijn is voorzien van een dwarsstreepje, de zogenaamde barricade, of niet bereden kan worden, dient een omweg te worden geconstrueerd, zodanig dat zo min mogelijk van de ingetekende lijn wordt gemist, waarbij:
  - De ingetekende lijn zo kort mogelijk voor de barricade verlaten wordt en zo kort mogelijk na de barricade weer wordt opgenomen.
  - De omweg zo kort mogelijk is.
  - De ingetekende lijn zo min mogelijk (dus het liefst helemaal niet) tegengesteld in de omweg wordt opgenomen.

#### 15.13 Striprit

Construeer en rijd een aaneengesloten route via de in het routeboek aangegeven striprit met inachtneming van het volgende:

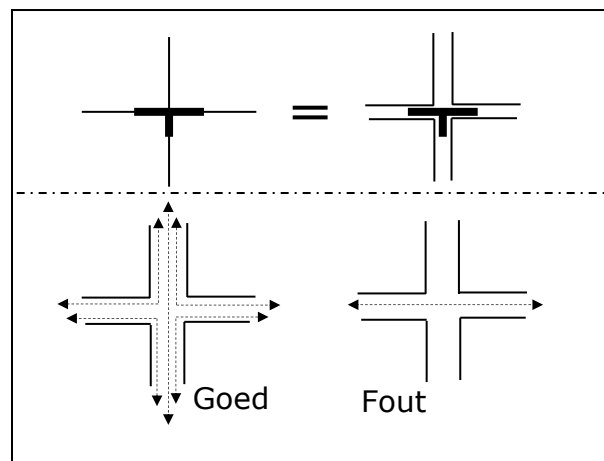
- Er dient gereden te worden aan de hand van een lijn die van beneden naar boven gelezen dient te worden.
- Aan beide zijden van de lijn (de route dus) zijn streepjes getekend die de wegen aangeven die niet moeten worden ingereden (wegen die men dus moet laten liggen).

- Een streepje aan bijvoorbeeld de linkerkant houdt in dat u op dat punt één weg links moet laten liggen, hetgeen wil zeggen rechtdoor bij een linker zijweg of rechtsaf bij een eindeweg of een rechterzijweg.
- Doodlopende wegen of wegen met een inrijverbod kunnen wel doch behoeven niet te zijn getekend. Doodlopende wegen of wegen met een inrijverbod mogen nimmer bereden worden, maar tellen wel mee in de oriëntatie.
- Niet alle aanwezige wegen op de route zijn opgenomen in de routebeschrijving, voor de verdere oriëntatie zijn alleen de asfaltwegen van belang.

#### 15.14 T-systeem (alleen Expert- en Sportklasse)

Construeer en rijd een aaneengesloten route via de op het kaartfragment ingetekende T's met inachtneming van het volgende:

- De T's dienen in de aangegeven volgorde in de route te worden opgenomen.
- De T's dienen in hun geheel bereden te worden, waarbij de balk (bovenzijde) van de T evenwel nooit ononderbroken (dus rechtdoor) bereden mag worden
- De T's zijn niet altijd haaks getekend, maar kunnen naar gelang de wegsituatie ook schuin of gekanteld ingetekend zijn.
- Op weg naar een T dient de kortste route te worden gekozen. Indien u aan een T begonnen bent, dient u deze T eerst via de kortste route in zijn geheel reglementair te berijden voordat u aan een volgende opdracht begint.
- Bij het bepalen van de route is het toegestaan:
  - T's (of delen daarvan) eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn, de balk echter nooit rechtdoor.
  - T's (of delen daarvan) nogmaals te berijden als deze in zijn geheel al reglementair bereden zijn, de balk echter nooit rechtdoor.



Voorbeeld T-systeem: