

Algemeen Reglement Ritten AMAC 2018

1. Organisatie

De Amersfoortse Motor- en Automobielfclub organiseert deze ritten, onder auspiciën van de Nederlandse Rittensport Federatie (NRF). De evenementen worden verreden overeenkomstig de bepalingen van dit Algemeen Reglement, het Bijzonder Reglement en ieder nog uit te geven bulletin.

2. Ritpijlen

Langs de route kunnen oranje 'AMAC'-pijlen (zie hoofdstuk 12), worden geplaatst. Een aan de route geplaatste (enkele) dwangpijl geeft een verplichte rijrichting aan. Ritpijlen kunnen onder andere worden gebruikt om de equipe om een (weg)blokkering heen te leiden. Het einde van een (weg)omleiding zal worden aangegeven door dubbele oranje 'AMAC'-pijlen.

3. Systemen

3.1 Kaartlezen

Voor de kaartleesystemen wordt, met voorkeur, gebruik gemaakt van kopieën van topografische kaarten (1:50.000). Voor een omschrijving van de te volgen systemen wordt een Bijzonder Reglement toegevoegd met een nauwkeurige omschrijving van de route-opdracht(en) en de schaal van de gebruikte kaart.

3.2 Bol-pijl

Onder bol-pijl ritten worden die ritten verstaan waarbij de route-opdracht bestaat uit een aantal opeenvolgend genummerde situatietekeningen. Op de bereikte situatie rijdt men van de bol naar de punt van de pijl. Verdere details van dit systeem worden vermeld in het Bijzonder Reglement.

3.3 Regelmatigheidsproef (RP)

Een regelmatigheidsproef (RP) dient zo exact mogelijk met de opgegeven gemiddelde snelheid te worden afgelegd en wordt verreden volgens een kaartlees- of bol-pijlsysteem. Gedurende de regelmatigheidsproef kan de gemiddelde snelheid wijzigen. De te hanteren gemiddelde snelheden staan vermeld in de routeopdracht.

4. Verkeersregels

Gedurende het gehele evenement zijn de deelnemers verplicht alle geldende verkeersregels in acht te nemen. Deelnemers dienen zich te gedragen op een wijze die de rittensport en het evenement niet in diskrediet brengen. Bij constatering van een overtreding van deze regels kunnen er straffen worden opgelegd, waarbij uitsluiting van het evenement tot één van de mogelijkheden behoort.

5. Controlekaarten

- 5.1 Bij de start van het evenement ontvangt elke equipe één of meerdere controlekaarten. Elke equipe is zelf verantwoordelijk voor zijn controlekaart(en). Verlies van een controlekaart leidt onherroepelijk tot uitsluiting.
- 5.2 Op de controlekaart dienen de routecontroles te worden vermeld ter controle van de juiste route.
- 5.3 Uren en minuten worden als volgt weergegeven: 00.01 - 24.00. Alleen minuten die verstreken zijn, zullen worden geteld. Gedurende het evenement zal als officiële tijd die van de Nederlandse KPN (0900-8002) gelden.

6. Controle - Algemene bepalingen

- 6.1 Alle bemande controles, dat wil zeggen route- en tijdcontroles, bevinden zich zoveel mogelijk rechts van de route en worden aangeduid, vanuit de rijrichting gezien, door middel van een oranje vlag. Indien ook een links geplaatste controle moet worden aangedaan, dan dient wel aan de rechterzijde van de bereden weg ook een oranje vlag te worden geplaatst. Bij deze controles dient u de controlekaart af te laten stempelen/tekenen.
- 6.2 (Bemande) controleposten zullen 10 minuten voor de streefmeldingstijd van de equipe operationeel zijn. Zij sluiten 30 minuten na de streefmeldingstijd van de equipe. Het buiten deze marge aandoen van deze (bemande) controle(s) wordt bestraft als missen van de (bemande) controle(s).
- 6.3 Onbemande controles kunnen zowel rechts als links van de route voorkomen. Deze zijn kenbaar aan een geel of oranje bordje met daarop een zwarte letter of zwart cijfer/getal, al dan niet voorzien van een oranje vlag (zie voorbeeld op het modellenbord). De letter, het cijfer of getal dient u enkellijng en onuitwisbaar met **zwarte** of **blauwe** pen in het eerstvolgende vrije vakje van uw controlekaart te noteren. Veranderingen, knoeien, door elkaar schrijven o.i.d. maken uw notatie ongeldig en leiden onherroepelijk tot bestraffing van 30 strafpunten per keer, tenzij de correctie of toevoeging door een bevoegde official is uitgevoerd en gearafeerd.
- 6.4 Een zelfstempelaar, welke alleen rechts van de route voorkomt, is een controle met daar op/aan een stempel en stempelkussen al of niet voorzien van een oranje vlag (zie voorbeeld op het modellendisplay). U dient het stempel in het eerstvolgende vrije vakje van uw controlekaart te plaatsen.
- 6.5 Herstelopdrachten
Herstelopdrachten al dan niet opgesteld bij een routecontrole, dienen met voorrang op de opdracht waarmee men bezig is te worden uitgevoerd.

Herstelopdrachten zijn in code vermeld. Hieronder treft u de mogelijke herstelcodes aan, waarbij in plaats van het vermelde cijfer/getal elk ander cijfer/getal en in plaats van de L (links) ook een R (rechts) kan voorkomen:

- 1L - eerste weg links
- EL - einde weg links
- VL - voorrangsweg links
- VO - voorrangsweg oversteken
- XL - viersprong links
- HK - hier keren
- DMIL - doorgaan met ingetekende lijn
- DMG - doorgaan met de grenslijn en niet verder omrijden
- NVO - niet verder omrijden
- E, S of T - herstelcode geldt alleen voor de Expertklasse, Sportklasse of Tourklasse
- ⑦ - doorgaan met situatie, pijl of punt 7

Zie hoofdstuk 12 : ‘Voorbeelden controleborden en aanwijzingen’.

7. Routecontroles - Tijdcontroles

7.1 Routecontroles (bemande)

Het missen van een routecontrole wordt bestraft met 30 strafpunten. Het buiten de gestelde tijd-marge (zie art. 6.2) aandoen van een routecontrole wordt bestraft als missen van de betreffende controle.

7.2 Tijdcontroles (TC)

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 hoofdstuk 12. De equipe krijgt geen strafpunten voor te vroeg melden wanneer de controlekaart aan de marshal wordt overhandigd gedurende de minuut voorafgaande aan de Ideale Passeertijd (IPT) en er uitdrukkelijk door de equipe om de IPT wordt gevraagd. Kortom; TC’s mogen maximaal 1 minuut vóór de IPT worden ingereden. Het verschil tussen de Werkelijke Passeertijd (WPT) en de IPT wordt als volgt bestraft:

1. Voor het later melden dan de IPT bij een TC, 1 strafpunt per minuut.
2. Voor het vroeger melden dan de IPT bij een TC, 2 strafpunten per minuut.
3. 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.
4. 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.
5. 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.

Voorbeeld strafpunten bij TC's

	TC1	TC2	TC3	TC4-in	Totaal
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 ¹⁾	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 ¹⁾	14 ³⁾	0 ²⁾	51

¹⁾ Buiten de openingstijden aandoen van een TC (-10 minuten tot +30 minuten).

²⁾ Maximaal 10 minuten eerder melden bij TC4-in dan de IPT is toegestaan.

³⁾ Berekend vanaf TC1.

7.3 Finishcontrole

Bij deze controle noteert de controlepost-official het tijdstip waarop de controlekaart wordt overhandigd. De streefmeldingstijd is de geplande finishtijd zoals deze op uw routekaart is vermeld. Elk verschil tussen de werkelijke finishtijd en de geplande finishtijd wordt bestraft met 1 strafpunt per minuut. Het is toegestaan de finishcontrole eerder aan te doen dan de geplande finishtijd, echter maximaal 10 minuten eerder dan de geplande finishtijd. Hiervoor ontvangt men geen strafpunten. Wel dient de equipe de juiste tijd (IPT) op de controlekaart te laten noteren! Indien de equipe de finishcontrole later dan 30 minuten aandoet, wordt de bestraffing vanaf minuut 31, 10 strafpunten per minuut, waarna de equipe wordt geklasseerd na de laatste regulier gefinishte equipe. Het later aandoen dan 45 minuten na de geplande finishtijd leidt tot niet klassering (NG). De plaats van de finishcontrole wordt duidelijk in de route-opdracht aangegeven.

7.4 Regelmatigheidsproef

De maximale bestraffing tijdens een regelmatigheidsproef bedraagt 45 strafpunten.

8. Klassering

- 8.1 Voor de Expert-, Sport- en Tourklasse worden aparte klassementen opgemaakt. De equipe met het laagste strafpuntentotaal zal worden uitgeroepen tot de algemene winnaar in zijn klasse.
- 8.2 In geval van ex aequo wordt de klasseringsvolgorde als volgt bepaald (in volgorde van toepassing): Hoger wordt geklasseerd:
1. De equipe die het langst straffeloos is gebleven,
 2. De equipe die de minste tijdsafwijking bij een bemande routecontrole heeft behaald (bij gelijke afwijking prevaleert te late melding boven te vroege),
 3. De equipe met de oudste auto.
- 8.3 De uitslag wordt zo spoedig mogelijk nadat de laatste deelnemer is gefinisht gepubliceerd. Na het moment van publicatie hebben deelnemers 10 minuten tijd om eventuele “protesten” tegen de uitslag bij de organisatie te uiten. Na verloop van de 10 minuten is de uitslag definitief en zal dus niet meer gewijzigd worden.
- 8.4 Deelnemers, die lid zijn van de AMAC, krijgen (afhankelijk van hun klassering) punten toegekend. Op basis van deze punten wordt jaarlijks een clubkampioenschap opgezet (zie ook de jaarlijkse rittenkalender). Als een rit niet kan worden verreden -ongeacht de reden hiervan- dan vervalt deze rit ook voor het clubkampioenschap. Voor het clubkampioenschap tellen de beste x resultaten mee. De x wordt bepaald door het aantal ritten in een jaar te delen door twee en de uitkomst , naar boven afgerond, met één te verhogen. Een rit die uitvalt heeft invloed op het aantal mee te tellen resultaten. De uitzetter en de controleur van de rit krijgen voor het kampioenschap elk 24 punten naar keuze in de categorie bestuurder of navigator. Deze punten worden jaarlijks maximaal eenmaal per persoon toegekend.

9. Algemene kaartleesregels

- a. Wegen met aan het begin een verkeersbord doodlopende weg mogen worden bereden indien de voorgenomen route daar aanleiding toe geeft.
- b. Kaarttekens en -teksten blokkeren een weg niet. Het kaartteken ‘wegafsluiting’ blokkeert echter wel.
- c. Door de organisatie aangebrachte ‘stickers’ en tekstvakken met nummers van TC’s, verwijspijlen, etc. blokkeren wegen wel.
- d. De organisatie kan op een kaartfragment blokkeringskruisen of blokkeringsstippen plaatsen. De hierdoor bedekte wegen/weggedeelten mogen niet in de route worden opgenomen.
- e. Bermlijnen onderbreken de aansluiting tussen kaartwegen. Met bermlijnen worden bedoeld de zwarte lijnen die de buitenste begrenzing van een kaartweg aangeven.

- f. Indien om een situatie op de kaart een cirkel of een ellips is geplaatst, dient te worden aangenomen dat de werkelijke situatie met de kaartsituatie overeenkomt. In een dergelijke cirkel of ellips is de route vrij en zijn geen controles geplaatst. Er hoeft dan niet te worden omgereden.
- g. Afwijkende wegaansluitingen met een afwijking van minder dan 20 meter worden geacht kloppend met de kaart te zijn. Uiteraard dient wel zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden. Nieuwe wegaansluitingen in de vorm van rotondes mogen altijd gebruikt worden.
- h. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg, dient men deze 'niet kaartweg' te volgen totdat men via wel op de kaart staande wegen de route kan vervolgen,
- i. Wegen voorzien van een bord 'Verboden toegang', 'Eigen weg' of borden van gelijke strekking mogen niet worden gebruikt. Deelnemers zijn geen bestemmingsverkeer.
- j. Indien een zogenoemde 'keerlus' moet worden gereden en men reglementair de vrije keuze heeft uit linksom of rechtsom, dan dient deze lus linksom te worden gereden (dus tegen de richting van de wijzers van de klok in).
- k. Doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen.
- l. Keren is niet toegestaan, tenzij hiertoe een opdracht wordt gegeven, bijvoorbeeld via een herstelcode.
- m. Indien een weg niet aanwezig is, of geheel gesloten voor auto's is (in 2 richtingen) en men derhalve een omrijroute gaat rijden, mag de betreffende niet aanwezige weg of verboden weg ook niet tegengesteld in die omrijroute worden opgenomen.

10. Kampioenschapsreglement

10.1 Om in aanmerking te komen voor het clubkampioenschap van de AMAC, dient u lid van de AMAC te zijn. Maximaal de helft + 1, afgerond naar boven, van de voor het kampioenschap aangewezen, verreden ritten telt mee voor het bepalen van de eindstand. Voor de Expert- en Sportklasse geldt tevens dat in deze klasse een equipe dient te bestaan uit 1 bestuurder en 1 kaartlezer. Een en ander houdt dus in dat het medenemen van passagiers, ongeacht hun eventuele licentie, niet is toegestaan. Bij gelijk eindigen bij het opmaken van de eindstand wordt eerst gekeken wie de meeste 1e plaatsen heeft behaald. Mocht er dan nog een gelijke stand zijn, dan is het aantal 2e plaatsen bepalend en vervolgens het aantal 3e plaatsen. Is er dan nog geen beslissing, dan telt de klassering in de laatste rit waaraan beide deelnemers hebben deelgenomen.

10.2 Rookie(-of-the-year)-cup

Voor de Rookie-cup komen die Tourklassers in aanmerking die niet eerder dan 1 januari 2017 lid van onze vereniging zijn geworden. Leden die deze cup al eens hebben gewonnen, worden niet meer in dit klassement opgenomen. Verder geldt voor de Rookie-cup hetzelfde kampioenschapsreglement als dat voor het clubkampioenschap.

10.3 Toekennen wedstrijdpunten

Aan alle geklasseerde equipen worden bij meetellende ritten wedstrijdpunten toegekend, ongeacht het AMAC-lidmaatschap en wel als volgt:

Nr. 1	27	Nr. 6	15	Nr. 11	10	Nr. 16	5
Nr. 2	23	Nr. 7	14	Nr. 12	9	Nr. 17	4
Nr. 3	20	Nr. 8	13	Nr. 13	8	Nr. 18	3
Nr. 4	18	Nr. 9	12	Nr. 14	7	Nr. 19	2
Nr. 5	16	Nr. 10	11	Nr. 15	6	Nr. 20	e.v. 1

Bij gelijke klassering ontvangen equipen dezelfde wedstrijdpunten, waarbij voor de eerstvolgende equipe met een afwijkende klassering de wedstrijdpunten doorschuiven.

Ten behoeve van het bepalen van het clubkampioenschap worden de punten geteld van equipen, waarvan één of beide personen lid zijn van de AMAC

Voorbeeld uitslag rit:

1. AAA - BBB 27 - 27 BBB is geen AMAC-lid
2. CCC - DDD 23 - 23 beide AMAC-lid
3. EEE - FFF 20 - 20 EEE is geen AMAC-lid
4. GGG - HHH 18 - 18) GGG - HHH en III – JJJ zijn met gelijke strafpunten
5. III - JJJ 18 - 18) geëindigd in een kampioenschapsrit
6. KKK - LLL 15 - 15, 16 wedstrijdpunten zijn door de ex-aequo vervallen.

Voor het clubkampioenschap geldt dan:

Bestuurder		Navigator	
AAA	27		
CCC	23	DDD	23
		FFF	20
GGG	18	HHH	18
III	18	JJJ	18
KKK	15	LLL	15

De punten van BBB (27) komen niet terug voor het clubkampioenschap, BBB is immers geen lid. Dat geldt ook voor de punten van EEE (20).

11. Uitvoering en interpretatie van het reglement

Elk incorrect, frauderend of onsportief gedrag door de deelnemer zal worden bestraft met uitsluiting. In alle gevallen waarin het reglement niet voorziet, beslist de organisatie.

12. Voorbeelden controleborden en aanwijzingen



Route Controle (RC).



RC met
hersteloopdracht.



Kleine RC.



RC met
hersteloopdracht.



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.