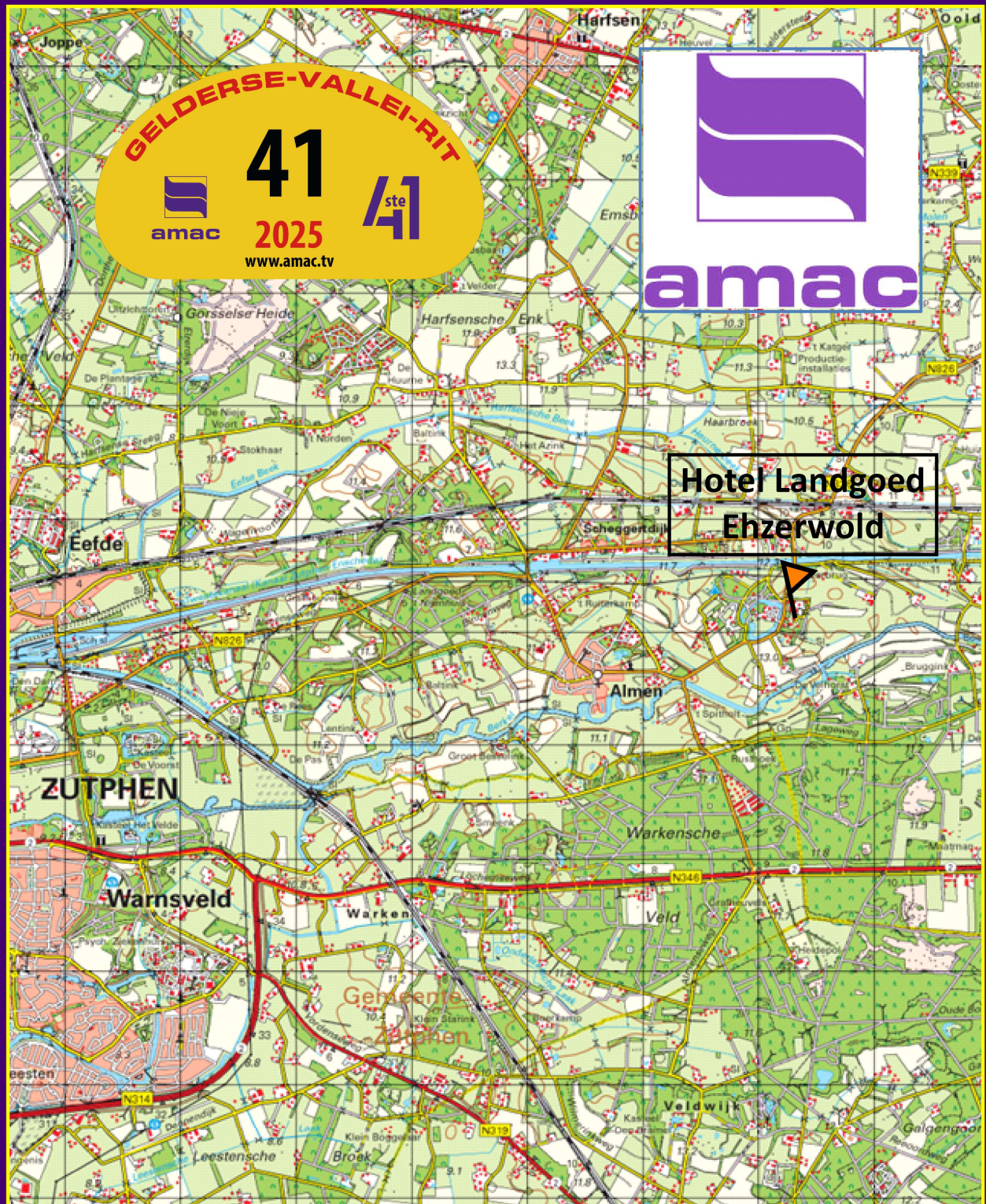


41e Gelderse Vallei Rit 2025



Reglement

Inhoudsopgave

1.	ORGANISATORISCHE ASPECTEN	4
1.1.	Omschrijving van het evenement	4
1.2.	Organisatie	5
1.3.	Locaties	5
1.4.	Belangrijke data.....	5
1.5.	Inschrijven en deelnamevoorwaarden	5
1.6.	Verzekering	6
1.7.	Eisen aan de auto	7
1.8.	Verloop van het evenement	8
1.9.	Vragen na afloop & neutralisaties	9
1.10.	Klassement & prijzen.....	10
1.11.	Samenvatting straffen organisatorische aspecten	11
2.	TECHNISCHE ASPECTEN	12
2.1.	Routeboek	12
2.2.	Controlekaarten.....	12
2.3.	Routecontroles (RC's)	12
2.4.	Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf	13
2.5.	Doe-het-zelf Regelmatigheidsproef (DHZRP)	14
2.6.	Behendigheidsproef/Test	14
2.7.	Routeonderbrekingen	14
2.8.	Routepijlen	15
2.9.	Snelheidscontroles	15
2.10.	Quietzones	15
2.11.	Samenvatting straffen technische aspecten	16
3.	ROUTEBEPALINGEN	17
3.1.	Algemene Kaartleesbepalingen	17
	Bijlage A – Vrijwaringverklaring	22
	Bijlage B – Calamiteitenprocedure.....	23

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v4.1.2

*Ten opzichte van de standaardtekst van het Sjabloon gewijzigde tekstdelen zijn in **rood** in het Reglement opgenomen. Als de kopregel van een (sub)artikel in **vet rood** vermeld is, dan betreft het een toegevoegd, nieuw (sub)artikel of is een belangrijk deel van het (sub)artikel gewijzigd ten opzichte van de standaardtekst.*

In een (sub)artikel met een vetrode kopregel hoeft de nieuwe/gewijzigde tekst niet in het rood opgenomen te zijn.

*Het Reglement inclusief wijzigingen ten opzichte van de standaardtekst is door de NRF Reglementscommissie KL goed-gekeurd op **<datum goedkeuring>** onder nummer **<nummer goedkeuring>**.*

Na goedkeuring worden geen wijzigingen meer aangebracht in het Reglement. Eventuele aanvullingen en wijzigingen worden dan bekendgemaakt door middel van bulletins.

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

De AMAC organiseert op 24 mei 2025 de 41^e Gelderse Vallei Rit (GVR), die wordt verreden in de provincie Gelderland. De route is ca.180 km lang en telt mee voor het AMAC clubkampioenschap 2025 en het DHRC Nederlands Kampioenschap Historische Rally's.

1.1.1. Algemeen

De 41^e GVR is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van kaartleesopdrachten en niet de snelheid, maar het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles het klassement bepaalt. Er kan worden ingeschreven in verschillende klassen, die zich onderscheiden 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 km/u. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingsroutes over snelwegen).

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De organisator is toestemming/ontheffing verleend door de verantwoordelijke bestuursseenheden om het evenement te laten plaatsvinden op de wedstrijddag(en).

De originele ontheffingen, verklaringen van geen bezwaar en/of evenementmeldingen zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdiensten naar de wedstrijdleider verwijzen.

1.1.3. Definities

Evenement	regelmatigheidsrit;
Organisator	bij NRF aangesloten organisatie van het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Etappe	route van een TC UIT naar een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende TC's (of anders als begin en eind aangegeven punten);
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon
Klassieker	de auto moet gebouwd zijn voor 1 januari 1991

1.1.4. Overkoepelend orgaan

De organisator is lid van de Nederlandse Rittensport Federatie en daarom wordt de 41^e GVR georganiseerd onder auspiciën van de NRF. Dit betekent dat de meest recente versie van "Het nieuwe NRF kaartleesreglement - Toelichting voor uitzetters en organisatoren" van toepassing is op dit evenement. Laatstgenoemd document bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het document downloaden van www.nrf-autosport.nl.

De 41^e GVR wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekendgemaakt worden. Bulletins maken integraal deel uit van dit reglement en worden opgehangen op de officiële publicatieborden en/of uitgereikt/verzonden aan alle deelnemers waarvoor ze bestemd zijn.

1.1.5. Onvoorzien

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleider.

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Naam	Paul Hooiveld
E-mailadres	secretaris@amac.tv
Telefoon	06-22970164

1.2.2. Organisatiecomité

Uitzetter(s)	Kees van Hattum / René Klement	
Narijder(s)	Carl Verboom	
Wedstrijdleider	René Klement	Telefoon: 06-51223927
Hoofd Calamiteitenteam	René Klement	Telefoon: 06-51223927
Serviceteam	BAS Autoservice	Telefoon: 0544-397350

1.3. Locaties

1.3.1. Start-, lunch en finishlocatie

Naam	Landgoed Ehzerwold
Adres	Ehzerallee 14, 7218 BS Almen
Telefoon	0575-431 143
Starttijd eerste equipe	09:31 uur
Finishtijd eerste equipe	± 16:30 uur
Publicatie uitslag	18:00 uur
Prijsuitreiking	18:15 uur
Publicatie uitslag op website	uiterlijk 25 mei 2025

1.4. Belangrijke data

Opening inschrijving	1 februari 2025
Sluiting inschrijving	uiterlijk 15 mei 2025
Publicatie reglement	19 mei 2025
Acceptatiebericht	20 mei 2025
Documentencontrole/ Inschrijftafel	08:45 – 10:00 uur

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf 1 februari 2025 uitsluitend digitaal via www.amac.tv. De inschrijving sluit op 15 mei 2025 of zodra het maximale aantal van 100 equipes is bereikt.

Alleen deelnemers die in een klassieker met een bouwjaar van vóór 1991 deelnemen kunnen punten vergaren voor het NK Historische Rally's, georganiseerd door de DHRC.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 255/€ 245/€ 235 is bijgeschreven op de bankrekening van de AMAC.

Het volledige inschrijfgeld dient bij inschrijving via iDeal direct betaald te worden.

1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in drie klassen:

1. De Expertklasse voor zeer ervaren deelnemers
2. de Sportklasse voor deelnemers met ervaring
3. de Tourklasse voor deelnemers met 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. Inschrijving teams

Niet van toepassing

1.5.5. 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 de rit 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 de rit 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.

1.5.6. 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. Het al dan niet restitueren van inschrijfgeld is afhankelijk van het moment van annuleren. De details kan men terugvinden in de deelnamevoorwaarden op de website van de organisator/het evenement.

1.5.7. Annulering door de organisatie

De organisatie zal een deel van het inschrijfgeld terugbetalen aan de deelnemers, indien het evenement door overmacht niet doorgaat. De hoogte van het bedrag dat wordt terugbetaald hangt af van de gemaakte kosten.

Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het intrekken van verleende ontheffingen of andere door de overheid opgelegde maatregelen waardoor het evenement geen doorgang kan vinden.

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 20 mei 2025 ontvangen alle deelnemende equipes een definitieve bevestiging van deelname, inclusief startnummer en –tijd. **De Vrijwaringverklaring dient bij de Documentencontrole/Inschrijftafel door beide equipeleden ondertekend te worden.**

1.6. Verzekering

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 deelname aan regelmatigheidsritten en (indien van toepassing) rijvaardigheidstesten op afgesloten terrein. Tevens wordt de eigenaar van de auto geadviseerd

een (schade- en ongevallen-)verzekering inzittenden af te sluiten (voor de landen waarin ritten gereden worden) om de bestuurder en de navigator goed te verzekeren.

Het is de eigen verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto om dergelijke verzekeringen en/of uitbreidingen van de bestaande verzekering te arrangeren.

1.6.2. Verzekering van de organisator

De organisator 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 Excedent WAM-verzekering. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de NRF ingekochte verzekeringspakketten.

De dekking van de Excedent 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 voor de eigenaar van de ingeschreven auto bedraagt bij een NRF-regelmatigheidsrit € 500.

In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto altijd prevaleren boven de Excedent WAM-verzekering.

1.6.3. Vrijwaringverklaring

De leden van de ingeschreven equipe dienen voor aanvang van het evenement de op het evenement van toepassing zijnde vrijwaringverklaring te ondertekenen. Wordt de genoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de equipe niet tot de start toegelaten.

1.7. Eisen aan de auto

1.7.1. 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.

1.7.2. Aanvullende voorschriften

Deelnemende auto's mogen nimmer over een overdadig geluidsniveau beschikken. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

In elke deelnemende klassieker moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn én een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg geschikt voor vloeistofbranden. Een grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage en wanneer de organisator dat vereist (bijvoorbeeld op de parkeerplaats bij de startlocatie).

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

1. veiligheidsgordels (uitgezonderd, maar aanbevolen, voor deelnemende auto's die gebouwd zijn voor 1971);
2. een gevarendriehoek;
3. een verbanddoos;
4. twee veiligheidshesjes;
5. een sleepkabel.

1.7.3. Reclame

De organisatie kan de deelnemers verplichten reclamestickers aan te brengen op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze reclame in delen aan te brengen op de auto. Uitzondering op deze regel is alleen mogelijk na overleg met en goedkeuring van de organisatie voorafgaand aan de start. Bij het ontbreken van enig deel van de reclame en/of het wedstrijdnummer wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

Reclame op een auto, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen exact overeenstemmen met de originele uiting.

1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers

De deelnemers kunnen rallyschilden uitgereikt krijgen, die aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd moeten worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. Daarbij of in plaats daarvan kan een startnummersticker uitgereikt worden, die rechtsboven aan de binnenzijde van de voorruit van de auto bevestigd moet worden.

Reclamestickers, rallyschilden en startnummersticker dienen tijdens het gehele evenement op/in de auto aanwezig te zijn.

1.7.5.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.

1.7.6.Kompas, afstand-, tijd- en snelheidsmeters

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor het bepalen van de richting en/of het meten van afstand, snelheid of tijd (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 is tevens toegestaan om hier een app op een mobiele telefoon voor te gebruiken.

1.7.7.Communicatie- en navigatieapparatuur

Het gebruik van vaste of mobiele navigatieapparatuur door deelnemers in klassiekers is niet toegestaan. Tijdens de wedstrijd mag deze apparatuur (denk aan mobiele telefoons, smart watches, tablets, laptops, navigatiesystemen) niet in de passagiersruimte aanwezig zijn. Mobiele telefoons mogen wel gebruikt worden bij:

1. calamiteiten (zie bijlage B);
2. het (verplicht) gebruik van een app voor registratie van controles en/of aansturing van een rekenprogramma;
3. het inroepen van hulp van het serviceteam van de organisator;
4. het melden van opgave bij de organisator.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van bovengenoemde apparatuur in de passagiersruimte van de auto en het ingeschakeld zijn van navigatieapparatuur. Bij de eerste constatering van het gebruik van navigatieapparatuur zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

Het gebruik van mobiele telefoons, anders dan voor afstandsmeting zoals beschreven in 1.7.6, is tijdens de wedstrijd niet toegestaan.

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

Beide equipeleden dienen zich binnen het in art. 1.4 aangegeven tijdframe te melden bij de documentencontrole of inschrijftafel in de startlocatie om de vrijwaring af te handelen en het startpakket (met bijv. rallyschilden, portier/startnummers, enz.) in ontvangst te nemen.

1.8.3.Startprocedure

Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek. 10 Minuten voor hun geplande starttijd ontvangen de deelnemers routeboek 1 bij de starttafel. Per klasse zullen de equipes in volgorde van startnummer worden gestart. De equipes vertrekken met een interval van 1 minuut en dienen zich op hun starttijd bij de starttafel (TC UIT) te melden, waar de tijd-/controlekaart wordt uitgereikt.

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 2.9. 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 wedstrijd-leiding 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 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 gedeponneerd. 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. 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 TC IN 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.

1.8.8. Uitvallen

Indien een equipe uitvalt, dan wordt zij verzocht wedstrijdleader (René Klement, 06-51223927) hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

1.8.9. 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. Het is wel geoorloofd dat een gestrande auto door **het serviceteam van de organisatie** of door een collega-equipe naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.

Bij de eerste constatering van gebruikmaking van assistentie (buiten die van de organisatie) zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Indien de ingeschreven auto niet op eigen kracht de finish bereikt zal de equipe niet geklasseerd worden.

Bij technische problemen onderweg kan contact opgenomen worden met het serviceteam van **BAS Autoservice**, telefoon **0544-397350**. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontlenen.

1.9. Vragen na afloop & neutralisaties

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(en) op het publicatiebord op de finishlocatie.

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 de voorlopige moederkaart(en) op het publicatiebord, die daarmee definitief wordt/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. Klassement & prijzen

1.10.1. Klassement, ex aequo

Het eindklassement per klasse wordt bepaald door de equipes van die klasse te rangschikken op volgorde van het aantal behaalde strafpunten. De equipe met het laagste aantal strafpunten in een klasse wordt tot winnaar van die klasse uitgeroepen, de equipe met het naast hogere aantal strafpunten tot tweede, enzovoorts.

Als twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten behaald hebben, dan zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de regelmatigheidsproef de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe met het laagst aantal strafpunten in het middagtraject (het naar de mening van de organisator zwaarste traject) het hoogst geklasseerd worden.

1.10.2. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking. De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf 25 mei 2025 worden gepubliceerd op www.amac.tv.

1.10.3. Prijzen

Voor de 3 hoogst geklasseerde equipes in de Expertklasse, de 3 hoogst geklasseerde equipes in de Sportklasse, de 3 hoogst geklasseerde equipes in de Tourklasse zijn prijzen beschikbaar.

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringverklaring	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Ontbreken van uitgereikte verplichte reclame, rallyschilden en/of wedstrijdnummers bij de start	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
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
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	90 strafpunten per geval
Niet op eigen kracht de finish bereiken	Uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

Bij dit evenement wordt door de organisatie gebruik gemaakt van fysiek routemateriaal (routecontroleborden, stempelcontroles, bemande (tijd)controles, routepijlen e.d.)

2.1. Routeboek

In de routeboeken is een tijdschema opgenomen en staat een gedetailleerde beschrijving van de route die moet worden gevolgd, inclusief kaartfragmenten, routeopdrachten, kaartschalen, rijtijden/richttijden, locatie van tijdcontroles en dergelijke.

2.1.1. Kaartmateriaal

In het routeboek wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1 : 50:000

Traject 1 wordt verreden op 3 kaarten. De kaarten staan los van elkaar.

Traject 2 wordt verreden op 2 kaarten. De kaarten staan los van elkaar.

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 van overtreding van deze regel zal de betreffende equipe worden bestraft met 90 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting. Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal. Als de equipe de controle weigert, dan zal de equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

2.1.2. Legenda

In **het routeboek van de eerste etappe** is de legenda van de gebruikte topografische kaarten opgenomen.

2.1.3. Routeopdracht

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

2.1.4. Tanken

De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd.

2.2. Controlekaarten

Bij de start van een etappe ontvangt elke equipe een controlekaart. Op de controlekaarten zijn voor elke equipe de ideale passeertijden van de tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. Deze controlekaart moet aan het eind van de etappe worden ingeleverd.

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 30 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

Bij bemande controles moeten de controlekaarten door een lid van de equipe aan de official worden overhandigd voor registratie.

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan bemande controles en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet er zelf op letten de controlekaarten op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de controlekaarten correct zijn ingevuld. De official is de enige persoon die werkelijke passeertijden op de controlekaarten mag invullen.

2.3. Routecontroles (RC's)

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles.

Routecontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 60 minuten na de IPT van de laatste deelnemer.

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

Voorbeelden van de gebruikte routecontroles zijn opgenomen in art. 2.12. Een routecontrole kan zijn:

1. een langs de route opgesteld oranje bord met daarop een zwarte letter of een zwart getal. Bij passage van de RC dient u de letter of het getal met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot uitsluiting;

(in de etappes 1 en 2 staan op de kaarten 4 bemande routecontroles (BRC) aangeven, die eenmaal in de route opgenomen dienen te worden. Deze controles zijn herkenbaar aan de tekst BRC. Op het aandoen van deze bemande controles is geen val gebouwd.)
2. een langs de route opgesteld bord dat een zelfstempelcontrole aanduidt en een stempel. Bij deze RC dient de equipe een afdruk van de stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Let erop dat u het bord laat staan en niet omver trekt! Een zelfstempelcontrole is niet altijd voorzien van een stempelkussen. Zorg er daarom voor dat u een goed functionerend stempelkussen bij u hebt! Een afdruk van een stempel die niet duidelijk op de controlekaart aanwezig is, wordt als gemist aangemerkt;
3. een langs de route opgestelde bemande controle. U dient bij een bemande controle op beheerste wijze te stoppen en uw controlekaart aan de official te overhandigen. Deze zal het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart invullen of afstempelen.

Langs de route opgestelde RC's staan in principe duidelijk zichtbaar rechts van de route. In uitzonderlijke gevallen kunnen routecontroles links of enigszins verstopt geplaatst zijn om het zicht erop weg te nemen voor deelnemers die een nabijgelegen (foute) route rijden. **Controles kunnen ook links geplaatst zijn indien er aan de rechterzijde geen geschikte plaats is.** Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.

Herstelopdrachten bij controles

Bij een controle kan een (herstel)opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht uitgevoerd moet worden. In plaats van de R (rechts) kan ook een L (links) voorkomen.

1R	eerste weg rechts;	VR	voorrangskruising rechts;
AR	asfaltweg rechts;	VO	voorrangskruising oversteken;
ER	einde weg rechts;	XR	viersprong rechts;
HK	hier keren;	XO	viersprong oversteken;

HKR hier keren en eerste weg rechts;

DMG door met grensbenadering

NVO niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;

DMP 2 niet (verder) omrijden nieuwe route naar pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3.

2.4. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf

2.4.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de tijd die ontvangen wordt van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt. Deze bron wordt door zendergestuurde klokjes (met zgn. atoomtijd) gebruikt.

2.4.2. Herkenbaarheid en melding

De 41^e GVR start met een TC-UIT en eindigt met een TC-IN. De TC-IN mag eerder dan de ideale passeertijd (IPT) worden aangedaan om onnodig wachten te voorkomen.

Seconden spelen geen rol, er wordt alleen met minuten gerekend bij tijdcontroles. Met bijvoorbeeld "meer dan 15 minuten te vroeg" en "meer dan 60 minuten te laat" wordt dan ook resp. 16 minuten of meer te vroeg en 31 minuten of meer te laat bedoeld.

2.4.3. TC's

De 41^e GVR kent slechts 2 tijdcontroles: TC-1 UIT (Start) en TC-4 IN (Finish).

TC-4 IN mag ongestraft te vroeg worden aangedaan. Elk verschil tussen de werkelijke meldingstijd bij de finish en de ideale meldingstijd wordt als volgt bestraft:

- Tot 60 minuten te laat: 1 strafpunt per minuut
- Meer dan 60 minuten te laat of in het geheel niet aandoen: niet geklasseerd.

2.4.4. Finish

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

2.4.5. Hergroepering Lunch

De equipes kunnen naar eigen inzicht de tijd tussen de TC2-IN en TC3-UIT Controle bij de lunch gebruiken om eventueel (een deel van) opgelopen achterstand te verminderen.

Bij de lunch is een geplande rust van 60 minuten. Bij TC2-IN moeten de equipes hun controlekaarten bij de officials aanbieden. De equipes krijgen bij TCV3-UIT een nieuwe tijdcontrolekaart en een routeboek voor de volgende etappe vanaf hun geplande starttijd. Het is uiteraard ook toegestaan om een langere pauze te nemen.

Er kan bij TC2-IN en TC 3-UIT dus geen tijdstrafpunten worden opgelopen.

2.5. Doe-het-zelf Regelmatigheidsproef (DHZRP)

In de route van de eerste etappe is voor de deelnemers een DHZRP opgenomen. Start en finish zijn op het kaartfragment 1-2 aangegeven. De deelnemers dienen tijdens het rijden de lengte van dit traject op te meten, en aan de hand van een opgegeven gemiddelde snelheid de ideale rijtijd van dit traject te bepalen. Deze rijtijd moet in minuten en seconden worden ingevuld in eerstvolgende vrije vakje van uw controlekaart. De gemiddelde snelheid van deze DHZRP is n.n.b. km/uur, een tabel wordt niet verstrekt, het verdient aanbeveling een rekenmachine mee te nemen. Tienden en honderdsten van seconden dienen als volgt te worden afgerond: minder dan een halve seconde naar beneden, meer dan een halve seconde naar boven. Dus 2,49 sec wordt 2 sec., 2,51 sec wordt 3 sec. Tijdsafwijking van de DHZRP wordt bestraft met één strafpunt per seconde. De totale bestraffing van de DHZRP bedraagt 45 strafpunten inclusief de routecontroles.

U hoeft de DHZRP dus niet werkelijk met n.n.b. km/uur te rijden. Alleen de lengte van de DHZRP op te meten, de ideale rijtijd te bepalen, en deze in te vullen.

2.6. Behendigheidsproef/Test

Niet van toepassing.

2.7. Routeonderbrekingen

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

1. Routeonderbrekingen die de organisator ook geconstateerd heeft bij het uitzetten van de route. 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 e.d. De organisator heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten van de route. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in art. 3.1.4. Dit komt **niet** voor in de route van de Tourklasse.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten en de controle van de route nog niet waren, maar kort voor het evenement of tijdens het voorrijden door de organisator geconstateerd worden (denk aan onverwachte wegwerkzaamheden, tijdelijk geplaatste verbodsborden, een braderie e.d.). In zo'n geval kan de organisator een omleiding aanleggen met behulp van:
 - routepijlen
 - routecontroles met herstelopdrachten

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd/gestempeld te worden. Als de organisator zo'n routeonderbreking NIET heeft waargenomen of om andere redenen geen omleiding aanlegt, dan dient gehandeld te worden zoals beschreven in art. 2.7.3.
3. Routeonderbrekingen, die zich tijdens de regelmatigheidsrit 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 te negeren. Eventuele routecontroles die voor tenminste één equipe van een klasse op het niet te rijden weggedeelte staan zullen voor die klasse worden geneutraliseerd.

2.8. Routepijlen

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift AMAC (zie art. 2.12).
2. Horizontale en vóór een samenkost van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers middels een omleiding (zie art. 2.7.2) naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden en moeten verplicht gevolgd worden. Een omleiding wordt afgesloten met 2 boven of naast elkaar geplaatste routepijlen (zogenoemde dubbele routepijlen). Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen; er hoeft NIET te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.
3. Dubbele routepijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt. Deze pijlen worden NIET voorafgegaan door enkele routepijlen.
4. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan mag die weg niet van deze zijde worden ingereeden.
5. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar boven is geplaatst, dan mag u deze weg inrijden, zelfs als deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de organisatie hiervoor toestemming heeft gekregen.

2.9. Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheden te houden. De organisator zal 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.

Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 30 strafpunten per elke vijf kilometer die vervolgens te hard wordt gereden, boven de eerste vijf kilometer.

Voorbeeld: in een dertigkilometerzone wordt 31 tot en met 35 kilometer per uur niet bestraft, 36 tot en met 40 kilometer per uur is 30 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 60 strafpunten, enzovoorts.

2.10. 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.

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.

2.11. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	90 strafpunten
Tweede constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Weigeren van de controle op aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	30 strafpunten
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	1 strafpunt per minuut
Te laat aandoen van een tijdcontrole	1 strafpunt per minuut
Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start	uitsluiting
Meer dan 60 minuten te laat finishen	uitsluiting
Maximale tijdsraf RP	45 strafpunten
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	30 strafpunten voor elke 5 km per uur die te hard wordt gereden (boven de eerste 5 km per uur te hard)

2.12. Voorbeelden routemateriaal



Routecontrole (RC)



RC met herstelopdracht



Kleine RC



RC met herstelopdracht



Zelfstempelaar



AMAC-pijl

3. ROUTEBEPALINGEN

3.1. Algemene Kaartleesbepalingen

3.1.1. De kaart

Het kaartfragment zelf

1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in aanleg/ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden.
3. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.
4. Een kaartweg die op de kaart als eenrichtingsweg is aangegeven mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen (ter hoogte van 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 blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.

Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

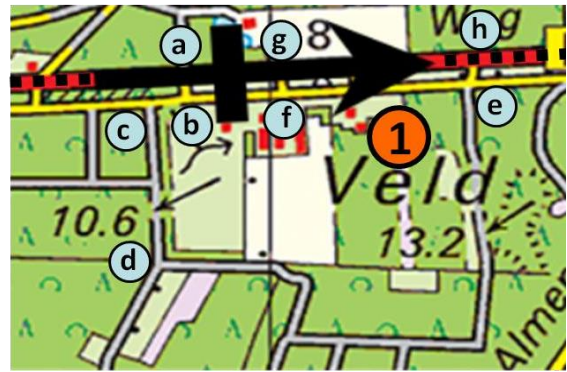
6. Bij een “kaartlas”, waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingspijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo's, rallyschilden, enz.) en tekstvakken (inclusief rondjes met nummers van pijlen, punten, enz.) onderbreken de daaronder gelegen kaartweg(en). Blokkadesymbolen (blokkeringskruisen/stippen, barricades, grenslijnen) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook. Een kaartweg is geblokkeerd als ter plaatse de weg en beide bermlijnen van de kaartweg bedekt zijn.
8. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet. Maar let op: in de kaartleessystemen (art. 3.3) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven.
9. Routesymbolen worden geacht uitsluitend op de onderliggende kaartweg te liggen. Pijlpunten die ‘uitsteken’ en een nabijgelegen kaartweg bedekken blokkeren die weg niet, ongeacht de richting waarin men rijdt.
10. Kleine “uitwasjes” aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig
 1. de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
11. 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.
12. Cirkels of ellipsen die een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen niet.

Figuur 1: voorbeeld van wel/niet blokkeren

Op het kaartfragment hiernaast is systeem “Pijlen kortste route met barricades” van toepassing. De stippellijn geeft de hoofdroute aan.

De nevenroute om de barricade in pijl 1 loopt via **a-b-c-d-e-f-g**. Niet door de barricade heenrijden, ook niet op de parallelweg. Wel door het kaartteken (pijlje dat naar “10.6” wijst) en de kaarttekst (“Veld”) heen. Tenslotte mag óók door de pijlpunt van pijl 1 heengereden worden.

①



3.2.2 De constructie van de route

- Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik gemaakt worden van kaartwegen.
- Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan.
- Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden.
- Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen kaartwegen meer dan eens en in beide richtingen worden opgenomen.
- Bij de routeconstructie **dient** rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatste geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld **de rijrichting** op een (mini) rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
- Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

3.2.3 Het rijden van de route

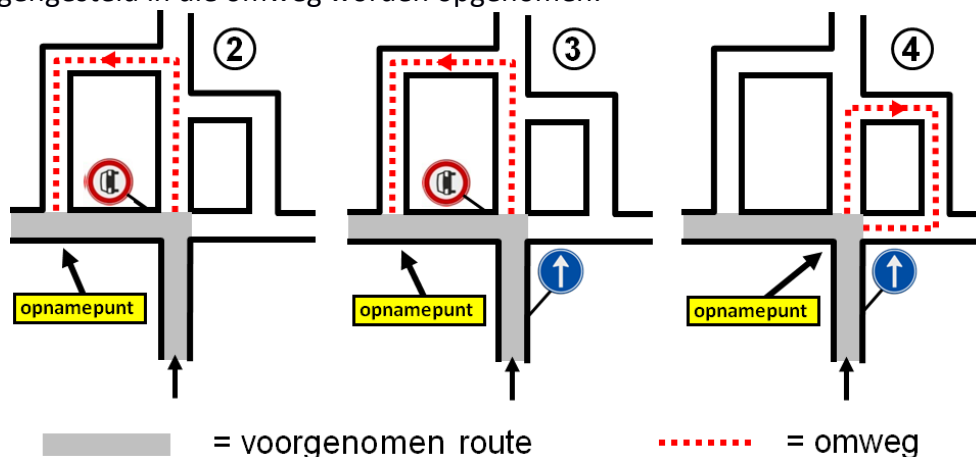
- Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
- Wegen met een bord “Eigen weg”, “Bestemmingsverkeer”, “Wandelgebied”, “Verboden toegang voor onbevoegden” of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
- 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.
- 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.
- Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan 50 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.

3.2.4 De constructie van een omweg, alleen etappe 1 (Alleen Expert- en Sportklasse)

- Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren over kaartwegen naar het punt waarop men de voorgenomen route kan opnemen (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 - a. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden als bij de routeconstructie;
 - b. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
 - c. de omweg zo kort mogelijk is.
- 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.
- Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert u een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt u welke wegen niet te berijden zijn (voorkennis). Deze voorkennis vervalt zodra u de voorgenomen route heeft hervat.
- Indien een weg niet aanwezig is, of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een nieuwe omweg gaat construeren, mag de betreffende weg niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

3.2.5 De constructie van een omweg, alleen etappe 2 (Alleen Expert- en Sportklasse)

- Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een nieuwe één na kortste route te construeren, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 - a. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden als bij de routeconstructie;
 - b. de omweg zo kort mogelijk is.
- 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.
- Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert u een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt u welke wegen niet te berijden zijn (voorkennis). Deze voorkennis vervalt zodra u de voorgenomen route heeft hervat.
- Indien een weg niet aanwezig is, of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een nieuwe omweg gaat construeren, mag de betreffende weg niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.



3.3 Systeembeschrijvingen

3.3.1 Pijlen met en zonder barricades kortste route Etappe 1 Traject 1.

- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin eerst een hoofdroute vastgesteld wordt zonder rekening te houden met barricades (**alleen Expertklasse**) en daarna nevenroutes om de barricades heen geconstrueerd moeten worden.
- (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
- De hoofdroute ontstaat door met inachtneming van het bovenstaande alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde in de route op te nemen, waarbij op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route wordt geconstrueerd. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met de barricades.

Alleen Expertklasse

De hoofdroute kan op de pijlen onderbroken worden door barricades (dwarsstreepjes) (**alleen Expertklasse**). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In de volgorde waarin men de barricades in de hoofdroute tegenkomt dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:

1. de hoofdroute op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de hoofdroute op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
- Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de hoofdroute en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.3.2 Grensbenadering met pijlen Etappe 1 Traject 2.

Hoofdroute (Alle klassen)

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

- Het oppervlak tussen de route en de grens moet zo klein mogelijk blijven.
- Wegen mogen onbeperkt in alle richtingen in de constructie worden opgenomen.
- '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.
- Bij de constructie moet men de grenslijn aan de rechterhand houden, dat wil zeggen, u gaat zoveel mogelijk rechtsaf.

Nevenroutes (alleen Expert- en Sportklasse)

Construeer en rijd via de genummerde pijlen nevenroutes, zoals hieronder aangegeven.

- Bepaal een punt van de **Hoofdroute**, van waaruit via kaartwegen de kortst mogelijke route naar de voet van de aan de beurt zijnde pijl kan worden geconstrueerd en gereden.
- Construeer en rijd na het berijden van de pijl de kortste route terug naar het punt van de **Hoofdroute**, waar de constructie van de **Nevenroute** begon.
- Hierbij dient het volgende in acht genomen te worden:
 - Het is toegestaan pijlen (of delen daarvan) eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn.

- Het is toegestaan pijlen (of delen daarvan) nogmaals te berijden.
- De pijlen dienen in nummervolgorde in de route te worden opgenomen.
- Pijlen mogen alleen in voorwaartse richting bereden worden.
- Het raken of kruisen van pijlen wordt beschouwd als voorwaarts berijden.
- De **Hoofdroute** mag meerdere malen in voorwaartse richting in een **Nevenroute** worden opgenomen.
- Overige wegen mogen meerdere malen in alle richtingen bereden worden.
- De grenslijn mag niet worden overschreden.

3.3.3 Punten kortste en één na kortste route Etappe 1 Traject 3

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

- De punten dienen in nummervolgorde in de route te worden opgenomen.
- Onder een punt wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- Naar een oranje punt dient de kortste route gekozen te worden en naar een groene punt de één na kortste route.
- Punten mogen slechts éénmaal in de route worden opgenomen.

3.3.4 Pijlen en punten één na kortste route met kleurbeperving Etappe 2 (Expert- en Sportklasse)

Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot het eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.

- (delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden, (delen) van pijlen mogen worden gekruist en geraakt, maar **zo min mogelijk tegengesteld** worden bereden.
- Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden
- De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht **geel** te zijn.
- Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
- Op weg naar een punt, pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van **wit- en grijsgekleurde** kaartwegen.

3.3.5 Pijlen en punten kortste route Etappe 2 (Tourklasse)

- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle punten en pijlen van begin tot het eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
- (delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route worden opgenomen, (delen) van pijlen mogen worden gekruist en geraakt, maar **zo min mogelijk tegengesteld** worden bereden.
- Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden
- Op weg naar een punt, pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd.

Zo ontstaat de voorgenomen route.

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen “de equipe”, bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan 41^e GVR, hierna te noemen “het evenement”, georganiseerd door AMAC, hierna te noemen “de organisator”.

De ondergetekenden verklaren het volgende:

1. De auto waarmee de equipe deelneemt aan het evenement verkeert in een technisch goede staat, is geschikt voor gebruik op de openbare weg, is verzekerd tegen de risico's van schade aan derden als bedoeld in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (de W.A.M.) en deelname aan het evenement is tevens onder deze verzekering gedekt.
2. De equipe aanvaardt dat de organisator in voorkomend geval niet aansprakelijk is voor schade, ongeacht waaruit die schade bestaat of hoe die schade is ontstaan, die de equipe in verband met (voorgenomen) deelname aan het evenement lijdt dan tot maximaal het bedrag dat de equipe voor de deelname aan het evenement heeft betaald. Voor zover de schade groter is, blijft deze voor eigen rekening van de equipe. In elk geval zal de organisator niet aansprakelijk zijn tot een hoger bedrag dan onder de door de organisator afgesloten aansprakelijkheidsverzekering wordt uitgekeerd. De reden voor deze gedeeltelijke uitsluiting van aansprakelijkheid is dat de begroting van het evenement bij de huidige deelnamekosten voor de equipes geen ruimte biedt om schadevergoedingen uit te keren. De equipe zal de organisator vrijwaren voor aanspraken van derden, daaronder begrepen andere deelnemers aan het evenement, in verband met enige schade als hiervoor bedoeld.
3. De leden van de equipe verkeren in goede gezondheid en zijn in staat en voldoende bekwaam om aan het evenement deel te nemen.
4. De equipe erkent en aanvaardt de aard van het evenement en de daarmee samenhangende risico's.
5. De equipe kent de bepalingen van het reglement dat op het evenement van toepassing is en zal het daarin bepaalde naleven.
6. De bestuurder beschikt over een geldig rijbewijs en is bevoegd het voertuig, waarmee de equipe aan het evenement deelneemt, te besturen.
7. De equipe verleent aan de organisator toestemming om de equipe en de auto waarmee de equipe aan het evenement deelneemt te fotograferen en/of te filmen en om deze foto's dan wel filmpjes publicitair te gebruiken.

Aldus getekend te _____

op _____

De equipe:

Startnummer _____

De bestuurder _____

De navigator _____

Handtekening _____

Handtekening _____

Bijlage B – Calamiteitenprocedure

1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

1. de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
2. er sprake is van een ongeval waarbij een deelnemer en/of official betrokken is en waarbij meer dan alleen sprake is van “blikshade”;

Zodra er sprake is van een calamiteit dient zoveel mogelijk volgens deze calamiteitenprocedure te worden gehandeld om de berichtgeving en de afhandeling hiervan zoveel mogelijk gestroomlijnd te laten verlopen.

2. Alarmering binnen de organisatie

De eerste inschatting van de ernst van een dergelijk incident ligt in de regel bij de official, een deelnemer, of zo er officiële hulpdiensten zijn, bij de politie, brandweer of ambulancepersoneel. Wordt een calamiteit geconstateerd dan wordt direct contact opgenomen met het:

CALAMITEITENTEAM: René Klement

TELEFOON: 06-51223927

3. Opsomming activiteiten

Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen.

1. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
2. Is 1-1-2 al gebeld? Als “elke seconde telt”, bel dan direct 1-1-2. In vrijwel alle landen van West-Europa wordt dit zelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
3. Alarmeer zo snel mogelijk het Hoofd Calamiteitenteam.
4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
5. Beschrijf wat er is gebeurd:
 - a. Wie (equipe(s), eventueel wedstrijdnummers, of en hoeveel deelnemers/weggebruikers gewond zijn);
 - b. Wat (of een persoon bekneeld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 - c. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl, wegsituatie, hectometerpaaltje e.d.);
 - d. Wanneer.
6. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
7. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
8. Betracht absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
9. Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrekt nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van overige deelnemers en verkeersdeelnemers).
11. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is).
12. Houdt eventueel het publiek op veilige afstand. Ondersteun waar mogelijk artsen en hulpdiensten (een official is ondergeschikt aan de politie, brandweer en / of ambulance (GGD)).
13. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
14. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
15. Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

4. Veiligheidsregels

1. Blijf kalm en beheerst, ook in je berichtgeving.
2. Geef je informatie kort, bondig en zakelijk door: wie - wat - waar en wanneer.

3. Neem in verband met je eigen veiligheid nooit risico's.
4. Indien het calamiteitenteam u opdraagt extra (veiligheids)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.