

## BIJZONDER REGLEMENT MIDWINTERRIT '93

**MWR**  
**'93**

Het bijzonder reglement is onderverdeeld in 4 hoofdstukken, namelijk:

HOOFDSTUK I	ORGANISATORISCH GEDEELTE
HOOFDSTUK II	TECHNISCH GEDEELTE
HOOFDSTUK III	ROUTEOPDRACHT A- EN B-KLASSE
HOOFDSTUK IV	ROUTEOPDRACHT C-KLASSE

### HOOFDSTUK I. ORGANISATORISCH GEDEELTE

#### 1. ORGANISATIE

De MWR'93 wordt op 13 februari 1993 georganiseerd door de RAC-AMSTERDAM. Het is een open evenement, meetellend voor:

- RAC-West Kampioenschap Kaartlezen 1993
- RAC-West Verenigingskampioenschap 1993

#### 2. REGLEMENTERING

Voor zover in dit Bijzonder Reglement of in nog nader te verstrekken reglementen niet anders is vermeld wordt de rit verreden volgens de bepalingen van het Nationaal Reglement voor Ritten (NRR), het Algemeen Technisch Reglement voor Ritten (ATRR), het Technisch Reglement Kaartlezen (TRK) en uitgezet volgens de bepalingen van het Uitzetters Reglement Kaartlezen (URK), zoals opgenomen in het NRF-jaarboek deel 1 en deel 3, uitgave 1992.

#### 3. LICENTIES

Zowel bestuurder(st)er als navigator(trice) moeten een geldige clublicentie tonen aan de starttafel. Voor niet-leden zijn bij de starttafel tijdelijke licenties verkrijgbaar.

#### 4. KLASSE-INDELING / INSCHRIJVING

Er kan worden ingeschreven in onderstaande klassen:

- A-klasse (ritlengte ca. 140 km.) voor geroutineerde equipes
- B-klasse (ritlengte ca. 125 km.) voor gevorderde equipes
- C-klasse (ritlengte ca. 110 km.) voor beginnende equipes.

Deelnemers dienen in te schrijven voor de klasse conform hun verenigingsstempel. Er kan worden deelgenomen door equipes van 2 personen, een bestuurder en een navigator die tijdens de rit niet van functie mogen wisselen.

Het inschrijfgeld bedraagt f.35,- per equipe.

#### 5. TEAMS

Teaminschrijving staat open voor teams bestaande uit minimaal 3 en maximaal 4 equipes. De bestuurders(sters) en de navigatoren(trices) dienen lid te zijn van dezelfde vereniging en als zodanig te zijn ingeschreven voor de MWR'93. De teaminschrijvingen zijn gratis en kunnen plaatsvinden op een aan de starttafel verkrijgbaar formulier. De bepaling van het team-klassement zal geschieden volgens art. 16b ATRR.

#### 6. AANSPRAKELIJKHEID

Alvorens te mogen starten, moeten de deelnemers de zgn. vrijwaringsclausule ondertekenen conform art.9 NRR en inleveren bij de starttafel. Deze vrijwaringsclausule wordt met de acceptatiebrief meegezonden.

#### 7. TECHNISCHE STAAT VAN DE AUTO

Er zal geen technische keuring plaatsvinden. Niettemin dienen de deelnemende auto's te voldoen aan de eisen zoals gesteld in de Technische Eisen voor Automobielen (TEA), zoals opgenomen in het NRF-jaarboek deel 1. De organisatie kan een auto die niet aan de bovenstaande eisen voldoet, elk moment van de rit uitsluiten van verdere deelname.

#### 8. START, RUST, FINISH EN INDELING VAN DE RIT

De start, rust en finish zijn bij het Coentunnel-Restaurant aan de Deccaweg 2 te Amsterdam-Sloterdijk, telefoon 020 - 613 82 85.

De deelnemers dienen zich minimaal 30 minuten voor hun starttijd te melden aan de starttafel. Het eventueel uitgereikte rallybord dient gedurende de gehele rit aan de voorzijde van het voertuig zichtbaar te zijn.

Op hun starttijd ontvangen de deelnemers het kaartmateriaal voor traject 1. De eigenlijke start van het eerste traject wordt bereikt via een neutrale aanlooproute. De rijtijd van deze neutrale route is in de rijtijd van het traject 1 opgenomen.

Na VTC 1 is er een verplichte rust van 60 minuten. De deelnemers bereiken het Coentunnel-Restaurant via een uitlooproute. De rijtijd van de uitlooproute komt in mindering van de rusttijd. Op hun herstarttijd ontvangen de deelnemers het kaartmateriaal voor traject 2.

#### 9. EX AEQUO

Indien meerdere equipes de rit met een gelijk aantal strafpunten beëindigen, zal gehandeld worden conform art.18a van het Reglement Kampioenschap en Officials (RKO), zoals opgenomen in het NRF-jaarboek deel 1.

#### 10. PROTESTEN / ARBITRAGE

Voor het indienen van protesten zijn art. 14 en art.15 van het NRR niet van toepassing. In plaats hiervan is de **RAC-West protestregeling** van toepassing. Route-technische protesten kunnen alleen worden ingediend door geklasseerde deelnemers op daartoe bij de wedstrijdleiding verkrijgbare formulieren. De protesten moeten worden ingediend bij de RAC-West waarnemer: **Wim den Doop**.

#### 11. UITSLAG EN PRIJSUITREIKING

De voorlopige uitslag zal zo spoedig mogelijk na het sluiten van de finish worden bekendgemaakt. Daarna zal zo spoedig mogelijk de prijsuitreiking plaatsvinden.

#### 12. ALGEMEEN

A. Latere publikaties, evenals aanvullingen op en/of veranderingen van dit Bijzonder Reglement, hebben dezelfde geldigheid als dit Bijzonder Reglement.

B. De uitgegeven wedstrijdkaarten zijn bindend.

C. Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan tijdens de rit het tijdschema worden gewijzigd. Een dergelijke wijziging zal bij een VTC, een bemande RC of tijdens de rust aan de deelnemers worden bekendgemaakt.

D. In gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de organisatie.

#### 13. INLICHTINGEN

Inlichtingen over het kaartleesreglement zijn in te winnen:

- telefonisch bij Adrie Brugmans, tel. 03484 - 2815
- mondeling op zaterdag 13 februari 1993 vanaf 09.00 uur bij de starttafel.

## HOOFDSTUK II. TECHNISCH GEDEELTE

### A. MET BETREKKING TOT HET ATRR

ONDERSTAANDE AANVULLINGEN / WIJZIGINGEN ZIJN VAN TOEPASSING:

#### CONTROLES (ALGEMEEN)

*art.2b* Zgn "plat-staande" onbemande routecontroles dienen vanuit beide rijrichtingen te *aanv.* worden aangedaan. Overmacht voorbehouden staat bij deze plat-staande controles aan beide zijden van de weg een oranje vlag.

*art.2d* Tijdcontroles zijn altijd bemande controles. Routecontroles en verkeerscontroles *wijz.* kunnen zowel bemande als onbemande controles zijn.

#### ROUTECONTROLES

*art.3a* Een bemande RC is kenbaar aan tenminste één oranje vlag. Indien een bemande *wijz.* RC vanuit beide rijrichtingen moet worden aangedaan is aan beide zijden van de weg een vlag geplaatst.

#### OPDRACHTEN BIJ ROUTECONTROLES

*art.4* Herstelopdrachten hebben altijd betrekking op wegsituaties in het terrein. Dus met *aanv.* b.v. 1R wordt bedoeld: eerste weg rechts in het terrein (en niet noodzakelijkerwijze op de kaart).

*art.4f* Een getal in een cirkel geeft aan dat met de betreffende pijl verder moet worden *wijz.* gegaan. Vanaf het punt waar deze herstelopdracht wordt gegeven vervalt de oorspronkelijk geconstrueerde route en dient men, na het uitvoeren van eventueel andere herstelopdrachten, zonder voorkennis een nieuwe route te construeren naar de aangegeven pijl, conform de bepalingen van de rijopdracht.

### B. MET BETREKKING TOT HET TRK

Het TRK deel 1 is van toepassing op de A-, B- en C-KLASSE

Het TRK deel 2 is van toepassing op de A- en B-KLASSE.

ONDERSTAANDE AANVULLINGEN / WIJZIGINGEN ZIJN VAN TOEPASSING:

#### TRK DEEL 1 (A/B/C-KLASSE)

##### RITPIJLEN

*art.2a* Er wordt gebruik gemaakt van Q8-pijlen, met of zonder nader opschrift. Zie ook *aanv.* het voorbeeld bij de starttafel.

##### KAARTMATERIAAL

*art.3* Het te verstrekken kaartmateriaal heeft een schaal van 1:50 000 (1mm op de kaart *aanv.* is 50 meter in werkelijkheid).

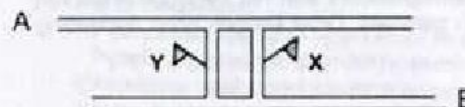
*art.3f* Bermlijnen kunnen tevens door rode lijnen worden aangegeven (bij huizenblok- *aanv.* ken).

*art.3k* **Pontveren** mogen wel in de constructie worden opgenomen. Voetbruggen (Vbr), *wijz.* fietspaden, (voet)paden, kaartwegen in ontwerp of aanleg (kenbaar aan gestippelde bermlijnen) en kaartwegen die de landsgrens overschrijden (zie legenda), mogen niet in de constructie worden opgenomen.

### HET RIJDEN VAN DE ROUTE

*art.5* Indien men reglementair de keuze heeft uit **twee even lange routes** (b.v. bij *aanv.* wegen met gescheiden rijbanen), dan dient via de "rechter" weg (gezien vanuit de rijrichting) geconstrueerd te worden.

#### VOORBEELD:



van A naar B: via Y

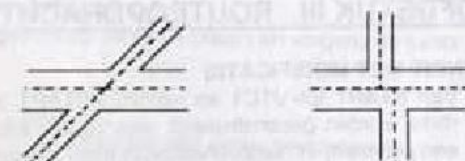
van B naar A: via X

#### TRK DEEL 2 (A/B-KLASSE)

##### KAARTTEKENS

*art.7* Het artikel over versprongen viersprongen, zoals opgenomen in het TRK deel 2 is *wijz.* niet van toepassing. Bepaald wordt dat er alleen sprake is van een versprongen viersprong als de hartlijn van een weg ter plaatse van de kruisende weg versprongt.

#### VOORBEELD:



geen versprongen viersprong

versprongen viersprong

#### HERCONSTRUCTIES

*art.8* a. Indien de geconstrueerde route niet kan of mag worden bereden, moet via *conform* kaartwegen een zodanige herconstructie worden gemaakt dat in volgorde van belangrijkheid:

- 1. de geconstrueerde route op de eerstvolgende samenkomst van kaartwegen in de geconstrueerde rijrichting wordt voortgezet;
- 2. de gekozen herconstructie zo kort mogelijk is. Keren is hierbij niet toegestaan.

b. Indien de herconstructie niet kan of mag worden bereden, vervalt deze herconstructie verder geheel. Men dient vanaf het punt van onderbreking een nieuwe herconstructie te maken met inachtneming van het gestelde in punt 8 a.

c. Ten aanzien van de in de herconstructie op te nemen kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen gelden dezelfde bepalingen als welke gelden voor de routeconstructie.

d. Indien tijdens de herconstructie een 'later' volgend stuk van de geconstrueerde route gebruikt wordt, geldt dit nimmer als het berijden van de route volgens de route-opdracht.

## VAN DE KAART AFWIJKENDE SITUATIES

**art. 10b** Veranderde wegaansluitingen mogen niet worden bereden, behalve indien de kaart-situatie kan worden bereikt via een route met een lengte van maximaal 50 rijmeters. De kaart-situatie dient men zoveel mogelijk in de geplande richting te berijden. Keren is hierbij niet toegestaan.  
Van niet op de kaart staande, zgn. verkeersgeleiders aan het begin of einde van een weg dient geen probleem te worden gemaakt. Deze kunnen nooit aanleiding zijn voor herconstructies

### Niet op de kaart voorkomende wegen.

**art. 10c** **1** Indien men door een ritpijl of opdracht gedwongen wordt een niet op de kaart voorkomende weg op te rijden, dan blijft men deze niet op de kaart voorkomende weg volgen tot de eerste mogelijkheid om, via volgens de (her)constructie toegestane kaartwegen, de route weer op te nemen.  
Het is daarbij niet toegestaan 'doorsteekjes' te gebruiken.

**2** Wanneer slechts de keuze bestaat tussen keren of het gaan berijden van een niet op de kaart voorkomende weg, of een doodlopende kaartweg, dan gaat men deze niet op de kaart voorkomende weg berijden tot de eerste mogelijkheid om, via volgens de (her)constructie toegestane kaartwegen, de route weer op te nemen. 'Doorsteekjes' met een lengte van maximaal 50 meter dienen daarbij te worden gebruikt.

## HOOFDSTUK III. ROUTEOPDRACHT A- EN B-KLASSE

### PIJLENRIT MET MODIFICATIE

1. Van START tot VTC1 en van HERSTART tot FINISH moet een aanéengesloten route worden geconstrueerd, waarbij een aantal pijlen (of lijnstukken voorzien van een pijlteken) in nummervolgorde moet worden opgenomen.
2. Tussen de start en de voet van de eerste pijl, tussen de pijlen onderling en tussen de laatste pijl en de finish dient de kortste route te worden geconstrueerd, met inachtneming van de in punt 7 genoemde bepalingen.
3. Pijlen dienen in hun geheel, dat wil zeggen van de voet tot de punt in de geconstrueerde route te worden opgenomen.
4. Onder elke pijl (of gedeelte daarvan) wordt geacht een oranje weg te liggen. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht op de juiste plaats en volgens de juiste afmetingen getekend te zijn.
5. De geconstrueerde route dient zo nauwkeurig mogelijk te worden gereden.
6. Indien het berijden van de geconstrueerde route niet mogelijk blijkt te zijn dan treden de herconstructieregels in werking.

### DE VOOR DE ROUTECONSTRUCTIE TE GEBRUIKEN KAARTWEGEN.

7. In volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  - a. pijlen over **een zo kort mogelijke afstand tegengesteld** worden gereden;
  - b. **zo min mogelijk rode weg** wordt gereden;
  - c. overige kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen onbepakt in alle richtingen mogen worden gebruikt.

Een langere route waarbij eventueel een (gedeelte) rode weg wordt bereden prevaleert dus boven een kortere route, waarbij een (gedeelte) van een pijl

teggengesteld wordt bereden.

Evenzo prevaleert een langere route zonder een (gedeelte) rode weg te rijden boven een kortere route, waarbij wel een (gedeelte) rode weg wordt bereden.

### SAMENVATTEND:

Gebruik zoveel mogelijk oranje en witte wegen (inclusief pijlen meegaand en evt. pontveren), desnoods een (gedeelte) rode weg en pas als het niet anders kan, een (gedeelte) pijl tegengesteld.

8. -Kruisen/raken van een kaartweg wordt niet als berijden van deze weg beschouwd.  
-Het is toegestaan:
  - Pijlen zijdelings op te rijden en/of te verlaten, te kruisen of te raken;
  - Pijlen (of gedeelten daarvan) meerdere malen in de route op te nemen.-Elke klasse heeft apart kaartmateriaal. Pijlen voor een andere klasse komen dus niet op de kaart voor.

## HOOFDSTUK IV. ROUTEOPDRACHT C-KLASSE

### PIJLENRIT MET MODIFICATIE

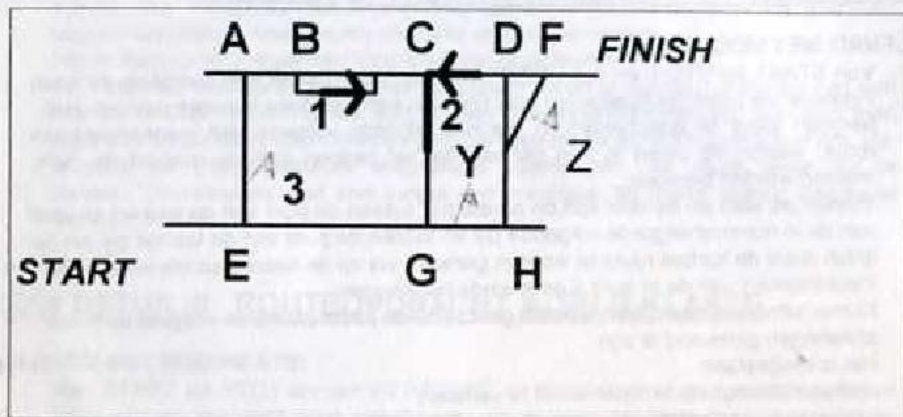
1. Van START tot VTC 1 en van HERSTART tot FINISH moet een aantal op de kaart ingetekende pijlen (of lijnstukken voorzien van een pijlteken) bereden worden. Het berijden dient te geschieden in nummervolgorde volgens een aanéengesloten route, waarbij de pijlen in hun geheel, dat wil zeggen van de voet tot de punt, moeten worden bereden.
2. Tussen de start en de voet van de eerste pijl, tussen de punt van de ene en de voet van de in nummervolgorde volgende pijl en tussen de punt van de laatste pijl en de finish dient de kortste route te worden gereden via op de kaart staande wegen, met inachtneming van de in punt 4 genoemde bepalingen.
3. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht op de juiste plaats en volgens de juiste afmetingen getekend te zijn.
4. Het is toegestaan:
  - pijlen zijdelings op te rijden en/of te verlaten,
  - pijlen te kruisen of te raken (wordt niet als tegengesteld rijden beschouwd),
  - reeds bereden pijlen (of gedeelten daarvan) nogmaals te berijden,
  - pijlen (of gedeelten daarvan) eerder te berijden dan zij aan de beurt zijn,
  - pijlen (of gedeelten daarvan) **in tegengestelde richting** te berijden, echter **over een zo kort mogelijke afstand**.Een langere route zonder tegengesteld rijden prevaleert dus boven een kortere route waarbij wel een (gedeelte) pijl tegengesteld wordt bereden.
5. Niet door een pijl bedekte kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen onbepakt in alle richtingen worden bereden.

### HET RIJDEN VAN DE ROUTE

6. Alle wegaansluitingen worden geacht met de kaartsituatie overeen te komen. (Dus ook als er geen cirkel omheen staat)
7. Onvoorziene omstandigheden voorbehouden zijn de pijlen geheel te berijden.
8. Indien een weg niet kan of mag worden bereden (b.v. verbodsbord of bordje DLW), dan dient vanaf het punt van onderbreking een nieuwe route te worden gekozen en bereden, welke voldoet aan het gestelde in de routeopdracht. (punt 1 t/m 5)  
Keren is hierbij **niet** toegestaan (tenzij na een keeropdracht of een gegalcontrole).

9. Indien een weg niet kan of mag worden bereiden, dan wordt men geacht dit te onthouden tot men de voet van de aan de beurt zijnde pijl heeft bereiden. Vanaf dat punt mogen alle kaartwegen weer in de route worden opgenomen. Indien een weg vanaf één zijde niet bereiden kan of mag worden, mag men nimmer aannemen dat deze weg dan ook niet berijdbaar is vanaf de andere zijde.
10. De opdracht NVH op een onbemande routecontrole heeft geen betekenis voor de C-klasse. Men noteert wel de RC, maar gaat gewoon door met datgene waarmee men bezig was.

**VOORBEELD: C-KLASSE**



Kortste route naar pijl 1 is: E-A-B. U komt in controle 3, dat is een getalcontrole: dus keren. Nieuwe kortste route naar pijl 1. E-G-C-B is het kortste, maar een gedeelte van pijl 2 tegengesteld. Dus de juiste route is: E-G-H-D-C-B. Pijl 1 is nu gereden. De route naar pijl 2 is: C-G-H-D. Tenslotte de kortste route naar de finish via: G-H-F. De juiste controle-reeks is dus: 3, Y, Y, Y, Z, FINISH.

**rac amsterdam**



**MWR '93**

**Bijzonder Reglement**

13 FEBRUARI 1993

**MIDWINTERRAC 93**

**rac amsterdam**

RAC.WEST Kampioenschap Kaartlezen