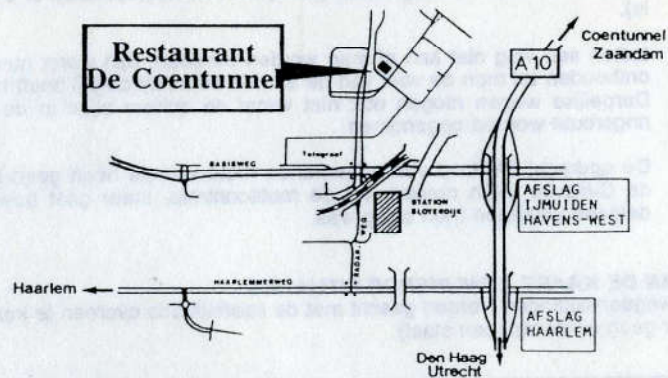


Restaurant De Coentunnel

DECCAWEG 2 - AMSTERDAM - TEL. 020 - 613 82 52

Receptie of bruiloft ?

- * Dan bent u bij Restaurant De Coentunnel aan het juiste adres !
- * Wij hebben ruimte voor 50 tot 175 personen
- * Uitstekend bereikbaar (zie kaartje)
- * Ruime parkeergelegenheid (ca. 100 personenauto's)
- * Wilt u muziek ?
Dat kunnen wij ook voor u verzorgen. Van Disco tot Jazz, en van duo tot trio. Prima dansvloer in het midden van de zaal.
- * U bent van harte welkom om 'n kijkje te nemen.



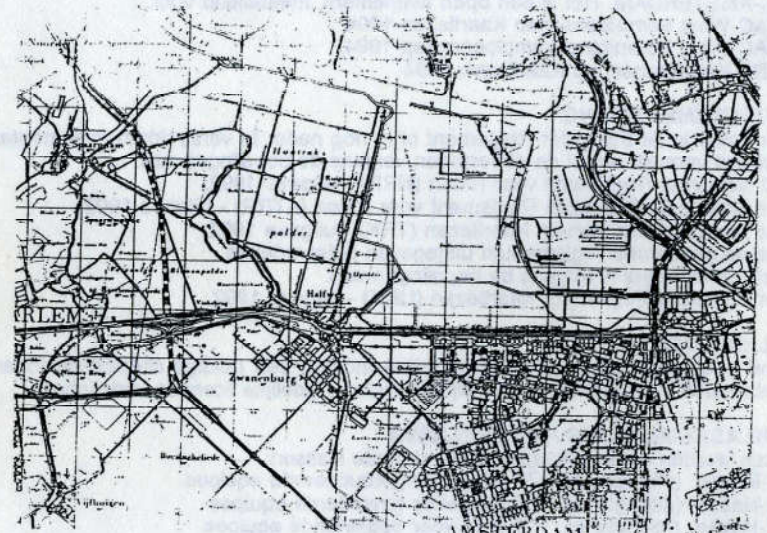
Rest. De Coentunnel is voor uw bruiloft beschikbaar op vrijdag, zaterdag en evt. zondag.



rac amsterdam

West Nederland Rit / **MWR** '94

Bijzonder Reglement



zaterdag 10 september 1994



West Nederland Rit / MWR'94

BIJZONDER REGLEMENT

Dit bijzonder reglement is onderverdeeld in 4 hoofdstukken:

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

HOOFDSTUK I. ORGANISATORISCH GEDEELTE

1. ORGANISATIE

De West Nederland Rit/MWR'94 wordt op 10 september 1994 georganiseerd door de RAC-AMSTERDAM. Het is een open evenement, meetellend voor:

- RAC-West Kampioenschap Kaartlezen 1994
- RAC-West Verenigingskampioenschap 1994
- NRF Kampioenschap Kaartlezen 1994

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) - uitgave 1992;
- het Algemeen Technisch Reglement voor Ritten (ATRR) - uitgave 1992;
- het Technisch Reglement Kaartlezen (TRK) - uitgave 1992;
- alle op genoemde reglementen uitgegeven jurisprudentie.

De rit wordt uitgezet volgens de bepalingen van:

- het Uitzetters Reglement Kaartlezen (URK) - uitgave 1992.

3. LICENTIES

Zowel bestuurder(ster) 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. 170 km.) voor geroutineerde equipes
- B-klasse (ritlengte ca. 150 km.) voor gevorderde equipes
- C-klasse (ritlengte ca. 120 km.) voor beginnende equipes.

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 voor de A/B-klasse f.45,- en voor de C-klasse 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 WNR/MWR'94. 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.

- b. Tussen de start en de voet van de eerste pijl, tussen de pijlen onderling en tussen de laatste pijl en de finish dient een grensbenaderingsroute te worden geconstrueerd waarbij de aangegeven grenslijn benaderd wordt zonder deze te kruisen.

"Licht is rijden" hetgeen betekent dat indien tenminste één bermlijn van de kaartweg de grenslijn niet raakt, deze kaartweg gebruikt mag worden.

- c. Het benaderen dient zodanig te geschieden dat in volgorde van belangrijkheid:
1. Het oppervlak aan de rechterzijde van de route zo klein mogelijk is (dus in principe aanhoudend rechts).
 2. De route zo kort mogelijk is

- d. Het is **niet** toegestaan:
- pijlen zijdelings op te rijden of te verlaten
 - pijlen te raken of te kruisen op gelijk niveau
 - pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn
 - reeds bereden pijlen nogmaals te berijden (Pijlen voor een andere klasse komen niet op de kaart voor)

- e. Niet door een pijl bedekte kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen onbeperkt in alle richtingen worden bereden.

- f. Onder elke pijl (of gedeelte daarvan) wordt geacht een weg te liggen. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht op de juiste plaats en volgens de juiste afmetingen getekend te zijn. Onvoorzien omstandigheden daargelaten zijn de pijlen geheel te berijden.

- g. De geconstrueerde route dient zo nauwkeurig mogelijk te worden gereden.

2. HERCONSTRUCTIES

- a. Indien de grensbenaderingsroute niet kan of mag worden bereden, dient men vanaf het punt van onderbreking een nieuwe grensbenaderingsroute te kiezen en te rijden, welke voldoet aan het gestelde in de punten b t/m e van de routeopdracht. Keren is hierbij niet toegestaan (tenzij na een keeropdracht of een getalcontrole).

- b. Indien een weg niet kan of mag worden bereden, dan wordt men geacht dit te onthouden tot men de voet van de aan de beurt zijnde pijl heeft bereden. Dergelijke wegen mogen ook niet vanaf de andere zijde in de grensbenaderingsroute worden opgenomen.

- c. De opdracht NVH op een onbemande routecontrole heeft geen betekenis voor de C-klasse. Men noteert wel de routecontrole, maar gaat gewoon door met datgene waarmee men bezig was.

3. VAN DE KAART AFWIJKENDE SITUATIES

Alle wegaansluitingen worden geacht met de kaartsituatie overeen te komen. (Dus ook als er geen cirkel omheen staat).

Dit reglement is goedgekeurd door de Sectie
Reglementszaken Kaartlezen van de NRF onder
nummer KL-94-03.

HOOFDSTUK II. TECHNISCH GEDEELTE ALLE KLASSEN

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.

1. CONTROLES EN OPDRACHTEN

Conform art. 2 t/m 10 van het ATRR en art.1 van het TRK en onderstaande aanvullingen.

Een bemande routecontrole bevindt zich rechts van de route en is kenbaar aan tenminste één oranje vlag. Indien een bemande RC vanuit beide rijrichtingen moet worden aangedaan is aan beide zijden van de weg een vlag geplaatst.

Binnen een cirkel kunnen controles zijn geplaatst, zowel passeer- als keercontroles. Hiervan wordt geen misbruik gemaakt.

Indien een weg is afgesloten door een hek, verbodsbord o.i.d. en een routecontrole is geplaatst tot maximaal 10 meter voorbij dit hek, verbodsbord, enz. dient u deze controle wel te noteren als u de bedoeling hebt deze weg te gaan berijden.

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

De herstelopdracht DMG betekent: Doorgaan Met Grensbenadering. (niet verder herconstrueren).

2. RITPIJLEN

Conform art.2 van het TRK en onderstaande aanvulling.

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

3. KAARTMATERIAAL

Conform art.3 van het TRK en onderstaande aanvulling.

Het te verstrekken kaartmateriaal heeft een schaal van 1:50.000 (1mm op de kaart is 50 meter in werkelijkheid).

4. DE VOOR DE ROUTE-OPDRACHT TE GEBRUIKEN WEGEN EN KAARTTEKENS

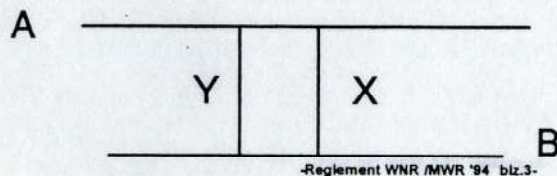
Conform art.4 en 7 van het TRK

5. HET RIJDEN VAN DE ROUTE

Conform art.5 van het TRK en onderstaande aanvulling.

Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (b.v. bij 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

-Reglement WNR /MWR '94 blz.3-

HOOFDSTUK III. TECHNISCH GEDEELTE A- EN B-KLASSE

1. ROUTEOPDRACHT PIJLENRIT MET GRENSBENADERING

- Van START tot FINISH moet een aanéengesloten route worden geconstrueerd, waarbij een aantal pijlen (of lijnstukken voorzien van een pijlteken) in nummervolgorde moet worden opgenomen. De pijlen dienen in hun geheel, dat wil zeggen van de voet tot de punt in de route te worden opgenomen.
- Tussen de start en de voet van de eerste pijl, tussen de pijlen onderling en tussen de laatste pijl en de finish dient een grensbenaderingsroute te worden geconstrueerd waarbij de aangegeven grenslijn benaderd wordt zonder deze te kruisen.
"Licht is rijden" hetgeen betekent dat indien tenminste één bermlijn van de kaartweg de grenslijn niet raakt, deze kaartweg gebruikt mag worden.
- Het benaderen dient zodanig te geschieden dat in volgorde van belangrijkheid:
 - Het oppervlak aan de rechterzijde van de route zo klein mogelijk is (dus in principe aanhoudend rechts).
 - De route zo kort mogelijk is
- Het is **niet** toegestaan:
 - pijlen zijdelings op te rijden of te verlaten
 - pijlen te raken of te kruisen op gelijk niveau
 - pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn
 - reeds bereden pijlen nogmaals te berijden
(Pijlen voor een andere klasse komen niet op de kaart voor)
- Niet door een pijl bedekte kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen onbeperkt in alle richtingen worden bereden.
- Onder elke pijl (of gedeelte daarvan) wordt geacht een weg te liggen. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht op de juiste plaats en volgens de juiste afmetingen getekend te zijn.
- De geconstrueerde route dient zo nauwkeurig mogelijk te worden gereden. Indien het berijden van de geconstrueerde route niet mogelijk blijkt te zijn dan treden de herconstruatieregels in werking.
- Alleen voor de A-klasse:**
Bij het bepalen van de grensbenaderingsroute is in eerste instantie de volgorde van de kaartwegen, zonder dat daarbij aandacht besteed behoeft te worden aan ongelijkvloerse kruisingen, maatgevend. Indien zich in de aldus samengestelde route op de kaart ongelijkvloerse kruisingen bevinden, waardoor men verhinderd wordt links- of rechts af te slaan, dan dient men (zonder de grenslijn te kruisen) een zodanige constructie te maken dat de gewenste kaartweg via een zo kort mogelijke route bereikt wordt. Aldus ontstaat de volledig geconstrueerde grensbenaderingsroute.

2. HERCONSTRUCTIES

- Indien de geconstrueerde route niet kan of mag worden bereden, moet zonder te keren via kaartwegen een zodanige herconstructie worden gemaakt dat in volgorde van belangrijkheid:
 - de geconstrueerde route op de eerstvolgende samenkomst van kaartwegen in de geconstrueerde rijrichting wordt voortgezet;

-Reglement WNR /MWR '94 blz.4-

2. pijlen zo weinig mogelijk in tegengestelde rijrichting in de route worden opgenomen (een langere herconstructie waarin minder tegengesteld wordt gereden heeft de voorkeur boven een kortere herconstructie waarin meer tegengesteld wordt gereden);
 3. de gekozen herconstructie zo kort mogelijk is.
- b. Tijdens de herconstructie mag de grenslijn worden overschreden.
 - c. Tijdens de herconstructie mogen pijlen:
 - in beide richtingen worden bereiden (zie beperking onder a.2);
 - worden geraakt of gekruist;
 - zijdelings worden opgereden en/of verlaten
 - d. Tijdens de herconstructie mogen niet door een pijl bedekte kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen onbeperkt in alle richtingen worden bereiden.
 - e. Indien de herconstructie niet kan of mag worden bereiden, vervalt deze herconstructie verder geheel. Men dient vanaf het punt van onderbreking een nieuwe herconstructie te maken met inachtneming van het gestelde in de punten a t/m d van dit artikel.

3. VOORKENNIS

Conform art.9 van het TRK.

4. VAN DE KAART AFWIJKENDE SITUATIES

Veranderde wegaansluitingen mogen niet worden bereiden, behalve indien de 'kaart'-situatie kan worden bereikt via een route met een lengte van maximaal 75 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.

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 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 75 meter dienen daarbij te worden gebruikt.

HOOFDSTUK IV. TECHNISCH GEDEELTE C-KLASSE

1. ROUTEOPDRACHT PIJLENRIT MET GRENSBENADERING

- a. Van START tot FINISH moet een aanéengesloten route worden geconstrueerd, waarbij een aantal pijlen (of lijnstukken voorzien van een pijlteken) in nummervolgorde moet worden opgenomen. De pijlen dienen in hun geheel, dat wil zeggen van de voet tot de punt in de route te worden opgenomen.

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.

De rit bestaat uit twee manches met daartussen een rust van 1 uur, waarvan minimaal 30 minuten verplicht.

Na de finish van de eerste manche bereiken de deelnemers het Coentunnel-Restaurant via een uitlooproutte. De rijtijd van de uitlooproutte komt in mindering van de rusttijd.

De start van de tweede manche wordt bereikt via een neutrale aanlooproutte. De rijtijd van deze neutrale route is in de rijtijd van het traject opgenomen.

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.

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.

13. INLICHTINGEN

Inlichtingen over het kaartleesreglement zijn in te winnen:

- telefonisch bij Adrie Brugmans, tel. 034-8472815

- op zaterdag 10 september 1994 vanaf 09.00 uur bij de starttafel.