



### HOOFDSTUK A: ORGANISATORISCH REGLEMENT

#### 1. ALGEMEEN

1. Voor deze rit is vergunning verleend door de gemeente Oosterhout.
2. Voor het uitvoeren van de benodigde formaliteiten dient u zich minimaal 30 minuten voor uw starttijd te melden bij de starttafel. De starttafel is geopend vanaf 11.00 uur.
3. Vanaf 11.30 uur zal er een korte uitleg worden gegeven (voor wie dat wil) van de kaartleersystemen en wordt u ook een lunchbuffet aangeboden. Om 12.31 uur start de eerste deelnemer.
4. Bij de starttafel dienen bestuurder en navigator een vrijwaringclausule te ondertekenen.
5. Om aan deze rit deel te nemen dient u zich er van te overtuigen dat uw autoverzekering de risico's van het deelnemen aan deze rit dekt.

#### 2. START- EN FINISHLOCATIES

##### Start (TC 1) en prijsuitreiking

The Autosport Company, Schutweg 25 te Waalwijk, tel. 0416 560382

Website: [www.autosportcompany.nl](http://www.autosportcompany.nl)

##### Finish (TC 4)

Beelaertsweg, Raamsdonksveer

#### 3. ORGANISATIE en BEREIKBAARHEID

Uitsetter: Roland Wiertz

Sportcommissaris: Peter Schets

De organisatie is op de wedstrijddag bereikbaar. Roland Wiertz staat u telefonisch met raad en daad bij. Hij is bereikbaar via 06 28 770873

#### 4. INDELING VAN DE RIT

De route is ingedeeld in 3 wedstrijdtrajecten. Deze worden gereden met de systemen zoals in onderstaand schema is aangegeven.

Start (TC1)	Afstand	Gem. snelheid	Rijtijd
Traject 1: Pijlen kortste route	43,3 km	32 km/u	82 min.
<b>TC 2</b>			
Traject 2: Pijlen kortste route/visgraat	16,5 km	32 km/u	31 min.
<b>TC 3</b>			
Traject 3: Baril	35,5 km	32 km/u	67 min.
<b>Finish / TC 4</b>			

Bij de start ontvangt u de wedstrijdgegevens betreffende alle trajecten. De aangegeven tijden op uw tijdcontrolekaart zijn bindend.

## HOOFDSTUK B: TECHNISCH REGLEMENT

### 1. ALGEMEEN

1. U bent een normale weggebruiker die zich dient te houden aan de verkeersregels.
2. U bent geen bestemmingsverkeer. Een weg, met daarin het verkeersbord dat aan geeft dat deze alleen voor bestemmingsverkeer is toegestaan, is dus voor u verboden in te rijden.
3. Tijdens de gehele rit is het niet toegestaan te keren behalve bij een keeropdracht (HK).
4. Doodlopende **kaartwegen** mogen niet worden bereden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken een kaartweg **niet**. Doorgetrokken bermlijnen onderbreken de aansluiting tussen kaartwegen **wel** (bermlijnen zijn de zwarte lijnen die de uiterste begrenzing van een kaartweg aangeven). Zwarte lijnen die de verdeling in rijbanen aangeven worden als bermlijnen beschouwd. Het kaartteken "wegafsluiting" onderbreekt een kaartweg **niet**. Door de organisatie aangebrachte teksten onderbreken een kaartweg **wel**.
6. Wegen voorzien van een bord verboden toegang of verboden voor onbevoegden mogen niet worden bereden.
7. Wegen waar door de organisatie een pijl met de punt naar beneden is geplaatst mogen niet worden bereden.
8. Indien een zogenaamde keerlus moet worden gereden en men reglementair de keuze heeft tussen linksom of rechtsom, dan dient deze lus linksom te worden gereden (dus tegen de wijzers van de klok in).

### 2. KAARTMATERIAAL

1. Het verstrekte kaartmateriaal heeft een schaal van 1:50.000 (1cm = 500 meter).
2. Veranderde wegaansluitingen t.o.v. de kaart mogen gewoon worden ingereden. De werkelijke situatie wordt geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Dit geldt ook voor aangelegde rotondes die niet op de kaart staan.

### 3. ALGEMENE OMRIJREGELS

Indien de geconstrueerde route niet kan of mag worden bereden (bijvoorbeeld door een opdracht HK op een controle, of doordat de in te rijden kaartweg niet aanwezig is), dient men (via kaartwegen) vanaf het punt van onderbreking een zodanige omweg te construeren en te rijden zodat zo min mogelijk wordt gemist van de oorspronkelijk geconstrueerde route. De omweg dient zo kort mogelijk te zijn. Ten aanzien van de in een herconstructie op te nemen kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen gelden dezelfde bepalingen als die welke gelden voor de routeconstructie.

### 4. CONTROLES

1. Routecontroles (RC), bemand of onbemand, zijn geplaatst om de gereden route te controleren
2. Een routecontrole is een oranje bord met daarop in zwart een letter of getal, óf een zgn. bemande controle die herkenbaar is aan een oranje vlag (u dient uw kaart te laten afstempelen). Zie voorbeelden nabij de starttafel.
3. Indien bij een controle een oranje vlag staat is de controle vanuit 2 richtingen zichtbaar en moet dus worden genoteerd.
4. Controles staan in principe rechts van de route, maar daar waar dat niet goed mogelijk of wenselijk is kan een controle links van de route geplaatst zijn.
5. Kennelijk achterwaartse controles (bedoeld om aan te doen als men van de andere kant nadert) dienen genegeerd te worden. De deelnemers dienen de betreffende letter of het getal van de RC enkellijinig en onuitwisbaar in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren.
6. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen op de controlekaart kunnen worden bestraft met **diskwalificatie!**

7. Bij een RC kan een opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. De opdracht kan in code vermeld zijn (zie hieronder).
8. Bij de opdrachten kunnen de volgende codes worden gebruikt:
 

HK	hier keren
1R	eerste weg rechts (2R = tweede weg rechts, enz.)
1L	eerste weg links (2L = tweede weg links, enz.)
ER / EL	einde weg rechts / einde weg links
DMP ...	doorgaan met pijl/punt ...
NVH	niet verder herconstrueren
9. Een tijdcontrole (TC) is in het traject naar plaats en op de controlekaart naar Ideale Passeer Tijd (IPT) aangegeven. In het veld is een TC herkenbaar aan een gele vlag met daarbij een controleur.
10. De start (TC1) bevindt zich voor de startlocatie. Een aanlooproute brengt u naar de blauwe startvlag. Daar is de werkelijk start. Een TC is voor iedere deelnemer geopend van 15 minuten voor tot 30 minuten na de IPT van de betreffende deelnemer. De deelnemer dient op de IPT de controlekaart aan te bieden, waarop de controleur de werkelijke passeertijd in gehele minuten noteert en een stempel of andere aantekening plaatst.
11. De minuut telt wanneer deze vol is, bijvoorbeeld: 12 uur 59' 43" is 12 uur 59. Met de afgestempelde controlekaart kan de deelnemer (op zijn vroegst op de IPT) de route vervolgen. Bij de Finish (TC4) mag de deelnemer zich **ongestraft te vroeg melden**, maar dient wel de IPT te laten noteren en controlekaart in te leveren.

## 5. RITPIJLEN (Zie voorbeelden aan de starttafel)

In de route kunnen dwangpijlen voorkomen

- Een pijl met de punt naar beneden betekent: deze weg niet inrijden, als niet aanwezig beschouwen, dus negeren. Keren is hierbij niet toegestaan.
- Een pijl met de punt naar boven betekent: op de volgende samenkomst van wegen verplicht rechtdoor rijden.
- Een pijl met de punt naar respectievelijk links of rechts betekent: op de eerstvolgende samenkomst van wegen naar respectievelijk links of rechts.

## 6. STRAFPUNTENREGELING

1. Voor het missen van een RC aan de juiste route of het aandoen van een RC die niet aan de juiste route staat ontvangt de deelnemer 100 strafpunten.
2. Bij het aandoen van een TC ontvangt de deelnemer 10 strafpunten voor elke minuut afwijking van de IPT.
3. Voor de berekening van de tijdstrafpunten bij een TC wordt uitgegaan van de eventuele tijdsoverschrijding bij de laatste niet gemiste TC daarvóór.
4. Tijdstrafpunten voor opnieuw te laat arriveren bij een TC cumuleren niet. Doet een deelnemer bijvoorbeeld de tweede TC 5 minuten na zijn IPT aan, dan ontvangt hij daarvoor 50 strafpunten. Tevens wordt de IPT voor de volgende TC 5 minuten verlaat, zodat de ideale rijtijd van het volgende traject gehandhaafd blijft. Deze deelnemer dient zich nu 5 minuten na zijn IPT te melden bij de derde TC. Loopt de deelnemer bij de derde TC 3 minuten tijd in, dan ontvangt hij daarvoor 30 strafpunten. De IPT voor de vierde TC ligt dan 2 minuten na de IPT.
5. Voor het missen van een TC (= niet, meer dan 15 minuten te vroeg of meer dan 30 minuten te laat melden) ontvangt de deelnemer 300 strafpunten.

## **HOOFDSTUK C: SYSTEMEN ROUTEOPDRACHT**

### **1. SYSTEEM PIJLEN KORTSTE ROUTE**

1. Van het begin tot het einde dienen op de kaart ingetekende pijlen (of lijnstukken voorzien van een pijlteken, de pijl heeft dan de lengte van het gehele lijnstuk) in nummervolgorde te worden bereden c.q. aangedaan.
2. Onder iedere pijl wordt geacht een weg te liggen.
3. Een pijl dient van de voet tot de punt zo nauwkeurig mogelijk te worden bereden.
4. Vanaf TC 1 naar pijl 1, tussen de pijlen onderling en van de laatste pijl naar het begin van de visgraat dient de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
5. Wegen en samenkomsten van wegen mogen meerdere malen in alle richtingen worden bereden.
6. Pijlen of gedeelten van pijlen mogen ook worden bereden als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze al aan de beurt zijn geweest, echter alleen in voorwaartse richting. Dit geldt niet als het berijden volgens art. 1.3.
7. Kruisen of raken van pijlen, ook tegengesteld, is toegestaan.
8. Het is **niet** toegestaan pijlen of gedeelten van pijlen tegengesteld te berijden.
9. Voor het gebruik van wegen en pijlen tijdens de herconstructie gelden dezelfde bepalingen als tijdens de routeopdracht.

### **2. SYSTEEM VISGRAAT**

1. De route is aangegeven als een rechte lijn en wordt gelezen van onder naar boven.
2. De route is niet op schaal getekend.
3. Aan beide zijden van de lijn (route) zijn dwarsstreepjes getekend, die de wegen aangeven die niet bereden mogen worden.
4. Doodlopende wegen, herkenbaar aan een verkeersbord of zichtbaar doodlopende wegen, opritten, erven, inritten, toegang tot bedrijven, winkelcentra e.d., mogen niet worden bereden, tenzij gedwongen door een opdracht of dwangpijl. Bovenstaande mogelijkheden worden in de visgraat **niet** getekend. Ook wegen die om verkeerstechnische redenen niet mogen worden bereden zijn niet in de visgraat getekend.
5. Ononderbroken dwarsstreepjes geven verharde en onderbroken dwarsstreepjes geven onverharde wegen aan.
6. Dubbele rijbanen worden met een enkele lijn weergegeven
7. Het begin van de visgraat staat aangegeven op de wedstrijdkaart. Het einde van de visgraat is bij TC 3.

### **3. SYSTEEM BARIL**

1. Men dient een route te construeren waarbij de ingetekende lijn op de laatste mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten en op de eerste mogelijke samenkomst van kaartwegen na de barricade weer wordt voortgezet. De ingetekende lijn mag hierbij niet tegengesteld worden bereden. Deze nevenroute dient zo kort mogelijk te zijn. De ingetekende lijn en de nevenroute vormen samen de geconstrueerde route.
2. Deze geconstrueerde route dient in de aangegeven richting van start naar finish zo nauwkeurig en zo lang mogelijk ononderbroken te worden bereden.
3. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
4. Indien het berijden van de geconstrueerde route niet mogelijk blijkt te zijn, dan treden de herconstructie regels in werking.
5. Het tegengesteld raken van de ingetekende lijn is toegestaan bij de constructie van de nevenroute.

## Herconstructie Baril

1. Indien de geconstrueerde route niet kan of mag worden bereden, moet via kaartwegen een zodanige herconstructie worden gemaakt dat in volgorde van belangrijkheid:
  - a. de geconstrueerde route op de eerstvolgende samenkomst van kaartwegen in de geconstrueerde rijrichting wordt voortgezet;
  - b. de gekozen herconstructie route zo kort mogelijk is;
  - c. keren is hierbij niet toegestaan.
2. Het is niet toegestaan om (delen van) de ingetekende lijn tegengesteld in de herconstructie op te nemen.
3. De barricades blijven blokkeren.
4. Alle overige wegen mogen onbeperkt en in alle richtingen worden bereden.
5. Indien een 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 bovenstaande.

**De organisatie van de Barof en het bestuur van ASC De Baronierijders wensen u een gezellige, succesvolle en sportieve dag.**