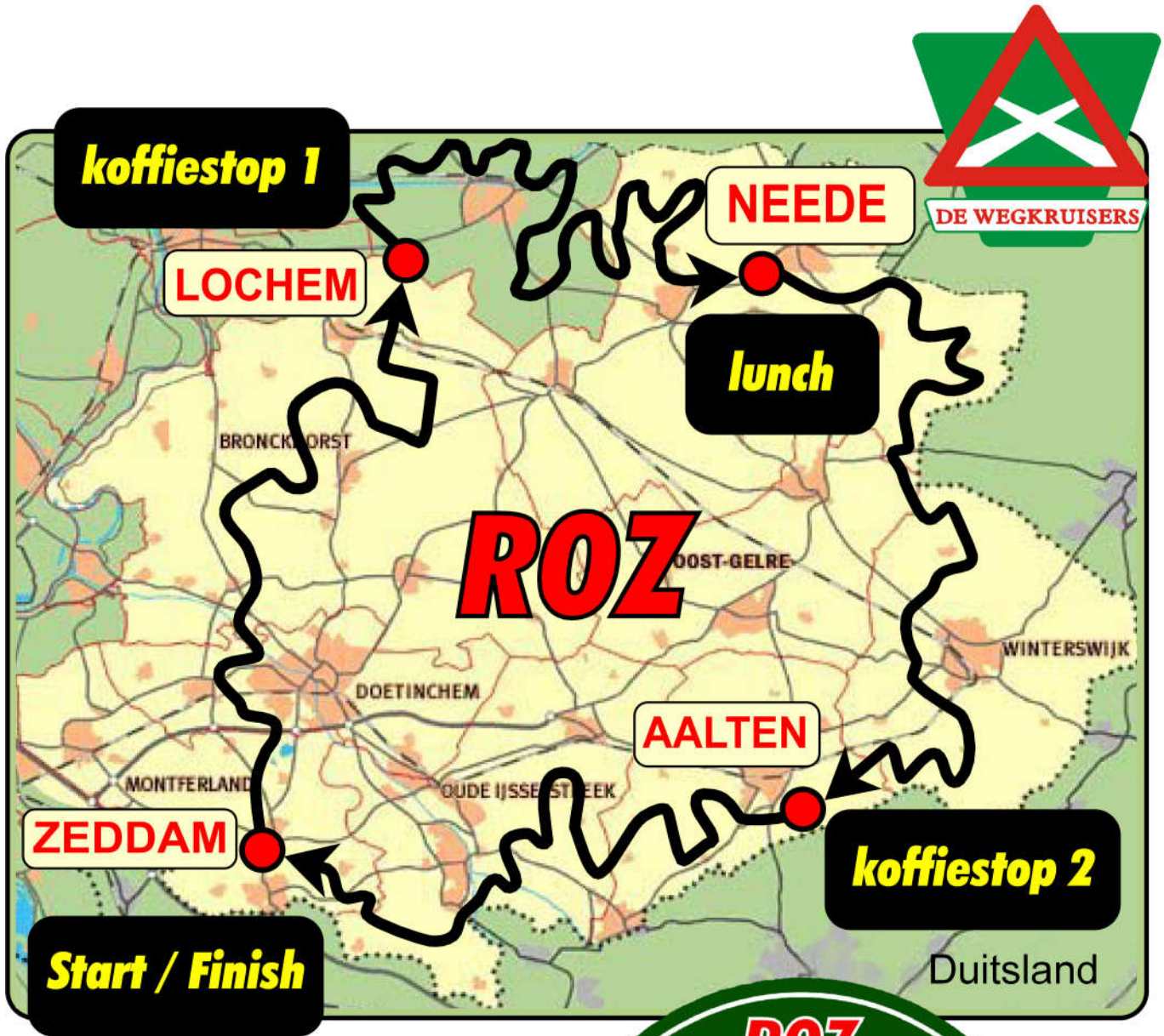


ROZ Classic 2022

reglement



Reglement **ROZ** *Classic* **2022**



**Gebaseerd op het Sjabloon Reglement
NHRF-regelmatigheidsrit
(Versie 3: januari 2022)**

Inhoudsopgave

1. Organisatorische aspecten.....	3
1.1. Omschrijving van het evenement.....	3
1.2. Organisatie	4
1.3. Locaties.....	4
1.4. Programma	4
1.5. Inschrijvingen	4
1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule.....	6
1.7. Toe te laten auto's	6
1.8. Verloop van het evenement.....	7
1.9. Vragen – neutralisaties – protesten	9
1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking	10
1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten.....	10
2. Technische aspecten.....	12
2.1. Routeboek	12
2.2. Controlekaarten	12
2.3. Routeopdracht.....	12
2.4. Routecontroles	13
2.5. Herstelopdrachten	13
2.6. Tijdcontroles (TC's), tijdstraf, Time Window Controles (TWC's), specials en hergroepering/rust...	14
2.7. Regelmatigheidsproef (RP).....	15
2.8. Behendigheidsproef/Test	15
2.9. Routeonderbrekingen	15
2.10. Routepijlen.....	16
2.11. Snelheidscontroles	16
2.12. Quietzones	16
2.13. Samenvatting straffen technische aspecten.....	17
2.14. Voorbeelden controlemateriaal.....	18
3. Beschrijving systemen.....	19
3.1. Algemeen.....	19
3.2. Systemen van de ROZ 2022.....	20
Bijlage A - Vrijwaringverklaring	24
Bijlage B – Calamiteitenprocedure	25

1. Organisatorische aspecten

1.1. Omschrijving van het evenement

1.1.1. Algemeen

Stichting De Wegkruisers organiseert op 5 maart 2022 de ROZ Classic 2022. De rally omvat diverse kaartleersystemen en wordt verreden in de provincies Gelderland en Overijssel. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles.

Er kan worden ingeschreven in drie klassen. De klassen onderscheiden zich 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 50 kilometer per uur. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingsroutes over snelwegen).

De ROZ Classic 2022 telt mee voor het Nederlands Kampioenschap Historische Rally's, georganiseerd door de DHRC.

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De provincie Gelderland en de gemeente Haaksbergen (prov. Overijssel) hebben ontheffing verleend aan de ROZ Classic 2022 voor het houden van een regelmatigheidsrit voor klassieke personenauto's op 5 maart 2022. Alle gemeenten en overige wegbeheerders hebben verklaard geen bezwaar te hebben tegen de tijdens de rally te gebruiken wegen. De originele ontheffingen en/of verklaringen van geen bezwaar zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleader. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren daarnaar verwijzen.

1.1.3. Definities

Deelnemer:	natuurlijk persoon of rechtspersoon;
Equipe:	bestuurder en navigator;
Etappe:	route van een TC (of TWC) UIT tot een TC (of TWC) IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject:	route zoals aangegeven op 1 pagina in het routeboek.

1.1.4. Reglement en bulletins

Stichting De Wegkruisers is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) en daarom wordt de ROZ Classic 2022 georganiseerd onder auspiciën van de NHRF. Dit betekent dat het standaard reglement van de NHRF (versie 3.2, januari 2022) van toepassing is op dit evenement. Het standaard reglement is primair bedoeld voor organisatoren en bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het standaard reglement downloaden van de site van de NHRF: www.nhrf.nl.

De ROZ Classic 2022 wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. De NHRF heeft dit reglement op 30-12-2021 goedgekeurd onder nummer NHRF-RC-22-01.

De wedstrijdleader is belast met het toepassen van dit reglement. In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleader. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekend worden gemaakt. Deze bulletins maken integraal deel uit van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden.

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

Naam: Dick Brouwer
E-mailadres: wedstrijdsecretaris@rozclassic.nl
Voor en na de rally:
Telefoon: 023 7370153
Tijdens de rally:
Telefoon: 06 26288242

1.2.2. Organisatiecomité

Wedstrijdleader: Peter van der Lans Telefoon: 06 27296080
Uitzetter(s): Paul van Os (etappe 1), Dick van Lierop (etappe 2),
Jaap Daamen (etappe 3), Gerard Heimerikx † (etappe 4)
Coördinator uitzetters: Adrie Brugmans
Contactpersoon deelnemers
en officials: Wil Strous Telefoon: 06 54743526
Serviceteam: BAS- Autoservice Telefoon: 0544 397350
Hoofd rekenkamer: Dick Brouwer
0-auto: Jaap Daamen, Adrie Brugmans
Sluitauto: Peter Spithorst, Kees Veldkamp

1.3. Locaties

1.3.1. Start- Finishlocatie

Naam: Hotel Restaurant Ruimzicht
Adres: Kilderseweg 19, 7038 EH, Zeddam
Telefoon: 0314-651941

1.4. Programma

Opening inschrijving: 1 september 2021;
Publicatie reglement: 9 januari 2022;
Sluiting inschrijving: 27 februari 2022;
Documentencontrole: 4 maart van 21:00 uur tot 22:00 uur; 5 maart van 07:00 uur tot 09:00 uur.

Wedstrijddag

Start eerste equipe: 08:01 uur;
Finish eerste equipe: 17:00 uur;
Publicatie uitslag: 20:00 uur;
Prijsuitreiking: 21:00 uur.

1.5. Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 1 september 2021 uitsluitend digitaal via www.rozclassic.nl. De inschrijving sluit op 27 februari 2022 of zodra het maximale aantal van 110 equipes is bereikt.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 280,- (of € 250,- bij inschrijving vóór 1 januari 2022) is bijgeschreven op de bankrekening van de Stichting De Wegkruisers.

Er kan ook zakelijk worden ingeschreven. Een zakelijke inschrijving is inclusief de inschrijving van een equipe, een advertentie (A4) in het routeboek en vermelding als sponsor op de website van de ROZ Classic. Een zakelijke inschrijving kost € 350,- (tot 01-01-2022) of € 400,- (na 01-01-2022).

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 28 februari 2022 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL52 SNSB 0946 704 090 van Stichting De Wegkruisers, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

1.5.2. Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

1. Masterklasse voor zeer ervaren deelnemers;
2. Sportklasse voor deelnemers met ervaring;
3. Toerklasse voor deelnemers met geen of 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

Deelnemers kunnen zich voor aanvang van de rally bij de starttafel als team aanmelden. Een team bestaat uit tenminste drie en maximaal vijf equipes, die niet in dezelfde klasse hoeven uit te komen. Een equipe kan slechts van één team deel uitmaken. De inschrijving van een team kost € 50,-.

Equipes in de Youngtimer-toerklasse kunnen niet in een team worden opgenomen.

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 rally 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 rally 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.

Bij annulering door de deelnemer wordt gerestitueerd:

1. Bij annulering voor 17 januari 2022: inschrijfgeld minus € 50,-
2. Bij annulering vanaf 17 januari 2022 tot 20 februari 2022: 50% van het inschrijfgeld;
3. Bij annulering na 20 februari 2022 geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd. Wel is het mogelijk in de klasse waarin is ingeschreven een andere equipe te laten deelnemen.

1.5.7. Annulering door de organisatie

De organisatie zal het inschrijfgeld minus een bijdrage in de tot dan gemaakte kosten terugbetalen aan de deelnemers, indien het evenement door overmacht niet doorgaat. Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het niet afgeven of het intrekken of weigeren van vergunningen of andere door de overheid opgelegde maatregelen waardoor het evenement geen doorgang kan vinden.

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 27 februari 2022 wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging gestuurd.

1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule

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 de minimale leeftijd heeft die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt. De polis dient tevens dekking te bieden bij een eventuele rijvaardigheidstest op een afgesloten terrein. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer om dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

1.6.2. Verzekering van de organisator

Stichting De Wegkruisers 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 secundaire WAM-verzekering ten behoeve van de deelnemers. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de NHRF ingekochte verzekeringspakketten.

De dekking van de secundaire 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 bedraagt per deelnemer € 1.500,00.

1.6.3. Vrijwaringsclausule

Stichting De Wegkruisers wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enige schade die veroorzaakt is, gedurende het evenement, door en/of aan deelnemer(s) en/of door en/of aan deelnemende auto's. De organisator wijst tevens iedere aansprakelijkheid af voor het niet nakomen van de wet en regelgeving zoals deze geldt in Nederland en/of in andere landen waar het evenement plaats vindt door en/of ten opzichte van deelnemers en/of deelnemende auto's. Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of het niet nakomen van de wet en regelgeving in het betreffende land. Zij zullen bijzonderheden van enig incident waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen komen, direct aan de organisator melden.

Tegen de organisator, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement zal geen claim ingediend worden die voortkomt uit incident(-en) en/of ongeval(-len) ten gevolge van activiteiten van vorengenoemde (rechts-)personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Deelnemers dienen voor aanvang van het evenement de verklaring zoals opgenomen in Bijlage A te ondertekenen. Wordt voornoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de deelnemer niet tot de start toegelaten.

1.7. Toe te laten auto's

1.7.1. Leeftijdgrens

Toegelaten worden personenauto's met een bouwjaar van vóór 1991. **Uitsluitend in de toerklasse is het toegestaan met een nieuwere auto deel te nemen. Deze deelnemers worden ingedeeld in de "youngtimer" toerklasse, waarvoor een apart klassement zal worden opgemaakt.**

De youngtimer toerklasse telt niet mee voor het NK Historische Rally's van de DHRC.

1.7.2. 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.

1.7.3. 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 auto moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn. Dit grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage.

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

1. veiligheidsgordels (uitgezonderd, maar aanbevolen, voor deelnemende auto's die gebouwd zijn voor 1971);

2. een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg. en geschikt voor vloeistofbranden;
3. een gevarendriehoek;
4. een verbanddoos;
5. twee veiligheidshesjes;
6. een sleepkabel.

1.7.4. Reclame

De verplichte reclame van de organisatie dient te worden aangebracht 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 historische 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.

1.7.5. Rallyschilden en wedstrijdnummers

De deelnemers ontvangen bij de documentencontrole twee rallyschilden. Deze dienen aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd te worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven.

De rallyschilden, eventueel uitgereikte wedstrijdnummers en eventueel uitgereikte reclamestickers dienen tijdens het gehele evenement op de auto aanwezig te zijn.

1.7.6. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor afstandsmeting en/of snelheidsmeting en/of tijdmeting, 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 gebruik van apps op een smartphone met bovengenoemde functionaliteiten is niet toegestaan.

1.7.7. Navigatieapparatuur

Het gebruik van een elektronisch kompas is toegestaan. Dit kompas mag eventueel gps-gestuurd zijn.

Het gebruik van hulpmiddelen/apps ten behoeve van plaatsbepaling (navigatieapparatuur, laptops, mobiele telefoons, tablets etc.) is niet toegestaan op straffe van uitsluiting.

1.7.8. Communicatieapparatuur

Het gebruik van mobiele telefoons tijdens de wedstrijd is niet toegestaan. Uitzonderingen hierop zijn:

1. bij calamiteiten (zie bijlage B);
2. het invoeren van hulp van het serviceteam van de organisator;
3. het melden van opgave bij de organisator;
4. het door de organisator opgelegde gebruik van een app voor registratie van controles.

1.7.9. Controle op niet toegestane apparatuur

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van navigatie- en communicatieapparatuur.

1.7.10. 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.

1.8. 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

De equipes dienen zich tenminste 30 minuten voor hun geplande starttijd te melden bij de documentencontrole in de startlocatie. Hier worden de ondertekende vrijwaringsverklaringen (zie bijlage A) ingenomen en zullen rijbewijs bestuurder en kentekenbewijs met bijbehorend APK-formulier (indien van toepassing) worden gecontroleerd.

Bij de inschrijftafel wordt per equipe een startpakket uitgereikt, met daarin onder andere rallyschilden, portiernummers en maatlatjes schaal 1:40.000.

1.8.3. Startprocedure

Per klasse zal iedere etappe in volgorde van wedstrijdnummer worden gestart. De wedstrijdnummers zullen in principe als volgt worden toegekend:

1. Masterklasse: startnummers 1 t/m/ 30;
2. Sportklasse : startnummers 31 t/m 70;
3. Toerklasse: startnummers 71 t/m 110.

De equipes starten met een interval van 1 minuut. De starttijd wordt bekend gemaakt op de website en is opgehangen op het publicatiebord. Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek.

De equipes dienen zich op hun starttijd bij de starttafel te melden. Een equipe die zich meer dan 30 minuten na haar starttijd meldt kan niet meer van start gaan.

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 2.11. Andere overtredingen van verkeersregels worden bestraft met 300 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 wedstrijdleiding 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 historische rallysport en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

1.8.6. Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistofflekkende auto's is voor de start, bij rustpauzes en na de finish is een deugdelijk zeil (of een lekbak) onder de auto verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachtijd) 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 gedeponeerd. 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 jegens het organisatiecomité om de kosten van reiniging, schade, enzovoorts te voldoen.

1.8.7. 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. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen. Elke equipe die deze serviceregels overtreedt, zal worden bestraft met:

1. Eerste geconstateerde overtreding: 300 strafpunten;
2. Tweede geconstateerde overtreding: uitsluiting.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Het is geoorloofd dat een gestrande auto door het serviceteam van de organisatie of door een collega-equipe over een korte afstand naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. 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.

1.8.8. 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 laatste controle 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.

1.8.9. Uitvallen

Indien een equipe de rally niet meer verder kan vervolgen, wordt zij verzocht de wedstrijdleiding hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen (tel. 06 27296080).

1.9. Vragen – neutralisaties – protesten

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 contactpersoon deelnemers of 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 wedstrijdleider 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 wedstrijdleider is bindend en hiertegen staat geen beroep open.

1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking

1.10.1. Uitslag

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking.

De definitieve uitslag zal ook in detail vanaf 6 maart 2022 worden gepubliceerd op de website van de ROZ Classic.

1.10.2. Klassement

Het eindklassement wordt per klasse bepaald door alle strafpunten bij elkaar op te tellen. De equipe met het laagste totaal per klasse wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen, de naast hogere equipe tot tweede, enzovoorts.

1.10.3. Ex aequo

In het geval dat twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de bemande ex-aequo controle de hoogste klassering krijgen.

Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden.

1.10.4. Teamklassement

De teamprestatie is de optelling van de eindklasseringen van de drie best geklasseerde equipes van het team. Het team met het laagste aantal punten is winnaar. In het geval dat twee of meer teams hetzelfde aantal punten hebben zal het team waarvan het strafpuntentotaal van de drie best geklasseerde equipes het laagst is de hoogste klassering krijgen.

1.10.5. Prijzen

Voor de 3 hoogst geklasseerde equipes in de masterklasse, sportklasse en toerklasse, de hoogst geklasseerde equipe in de youngtimer-toerklasse en het hoogst geklasseerde team zijn prijzen beschikbaar.

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringsclausule	uitsluiting
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Ontbreken van uitgereikte verplichte reclame, rallyschilden en/of wedstrijdnummers bij de start	uitsluiting
Gebruik van (mobiel) navigatiesysteem	uitsluiting
Gebruik van mobiele telefoon (buiten de uitzonderingen, zie art. 1.7.8)	uitsluiting
Te laat melden bij de start	10 strafpunten per minuut
Meer dan 30 minuten te laat melden bij de start	uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting

Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	300 strafpunten per geval
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of on-sportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de historische rallysport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Een eerste constatering van gebruik van georganiseerde service	300 strafpunten
Een tweede constatering van gebruik van georganiseerde service	uitsluiting

2. Technische aspecten

2.1. Routeboek

De deelnemers kunnen het routeboek op hun geplande starttijd bij de starttafel van de betreffende etappe afhalen. Voor elke etappe wordt een apart routeboek verstrekt.

In de routeboeken zijn onder andere de plaatsen van de tijdcontroles en **time window controles (TWC's)** opgenomen en een gedetailleerde omschrijving van de route die moet worden gevolgd.

Er wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten schaal 1:50.000, uitvergroot naar 1:40.000 of 1:25.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment vermeld. In het routeboek van etappe 1 is de legenda van de topografische kaart opgenomen.

2.1.1. Ander kaartmateriaal

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 door een official zal de betreffende equipe worden bestraft met 300 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal.

2.1.2. Tanken

Als service voor de deelnemers staan op het kaartmateriaal tankstations aangegeven. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd.

2.2. Controlekaarten

2.2.1. Tijd- en routecontrolekaart

Bij de documentencontrole krijgt elke equipe een set tijd- routecontrolekaarten. Deze set moet aan het eind van iedere etappe worden ingeleverd. Op de tijdkaart zijn voor iedere equipe de individuele ideale passeertijden van de **"time window controles" (TWC's)** en tijdcontroles (TC's) opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De controlekaarten blijven eigendom van de organisatie.

2.2.2. Gebruik controlekaarten

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

2.2.3. Veranderingen

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 100 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

2.2.4. Verantwoording

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan de verschillende 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 tijden op de controlekaarten mag invullen.

2.3. Routeopdracht

Van de start tot de finish 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. Er kunnen ook routeopdrachten verstrekt worden bij bemande route- of tijdcontroles.

2.4. Routecontroles

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles. Een routecontrole (RC) kan zijn:

1. Een 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.
2. Een bord met daarop een afbeelding van een stempel (zie artikel 2.14) en een stempel (zelfstempelaar). 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 controlebord laat staan en niet omvertrekt! De zelfstempelaars zijn 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. **Bij een zelfstempelaar is, overmacht voorbehouden, tevens een oranje vlag geplaatst.**
3. Een bemande controle. Deze is te herkennen aan een bord zoals opgenomen in artikel 2.14 **en een oranje vlag**. 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.
4. **Een 'gouden controle is' een onbemande routecontrole, herkenbaar aan een goudkleurige lijst om het controlebord. Deze controle is geplaatst als bevestiging van scherp kaartlezen.**

Routecontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 30 minuten na de IPT van de laatste deelnemer.

Routecontroles staan in principe duidelijk zichtbaar rechts van de route. In uitzonderlijke gevallen **of als daar een geschiktere plaats is**, kunnen routecontroles links of enigszins verstopt geplaatst zijn om het zicht erop weg te nemen voor deelnemers die een nabijgelegen (foute) route rijden. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.

Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 100 strafpunten.

2.5. Herstelopdrachten

Bij een route- of tijdcontrole kan een (herstel)opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Hieronder treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de R (rechts) ook een L (links) kan voorkomen. Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door een aanduiding voor welke klasse(n) ze bedoeld zijn, bijvoorbeeld: M = masterklasse, S = sportklasse, T = toerklasse.

Als een herstelopdracht een te rijden richting op een wegsituatie betreft (bijvoorbeeld: 1R), dan dient de herstelopdracht in het terrein uitgevoerd te worden. (Dus niet op de kaart.)

Herstelcodes die in de ROZ Classic 2022 kunnen worden gebruikt:

HK	Hier Keren;
1R	Eerste weg rechts;
ER	Einde weg rechts;
XR	Viersprong rechts;
VR	Voorrangskruising rechts;
NVO	Niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route
DMP 2	Niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van hoofdstuk 3

2.6. Tijdcontroles (TC's), tijdstraf, Time Window Controles (TWC's), specials en hergroepering/rust

2.6.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van zendergestuurde klokjes (atoomtijd) die hun tijd ontvangen van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt.

2.6.2. TC's

ROZ Classic 2022 kent slechts 2 TC's: TC 1 (start) en TC 2 (finish). Daartussen komen TWC's voor (zie art. 2.6.3).

TC 1 bevindt zich in Hotel Ruimzicht. Elk verschil tussen de werkelijke meldingstijd bij de start en de ideale meldingstijd bij de start wordt als volgt bestraft:

- Tot 30 minuten te laat: 10 strafpunten per minuut
- Meer dan 30 minuten te laat: uitsluiting.

TC 2 bevindt zich in de lobby van Hotel Restaurant Ruimzicht. Alle deelnemers krijgen 5 minuten tijdcompensatie om van het parkeerterrein naar binnen te lopen. (Dus als de controlekaart om bijvoorbeeld 17:40 uur wordt ingeleverd, zal 17:35 worden geschreven.)

TC 2 mag ongestraft te vroeg worden aangedaan. Elk verschil tussen de werkelijke meldingstijd bij de finish en de ideale meldingstijd wordt als volgt bestraft:

- Tot 30 minuten te laat: geen bestraffing
- Meer dan 30 minuten te laat: 10 strafpunten per minuut
- Meer dan 60 minuten te laat of in het geheel niet aandoen: uitsluiting.

2.6.3. TWC's

TWC's zijn bemande controles, die verplicht door de deelnemers moeten worden aangedaan. Bij deze TWC's kunnen aanvullende routeopdrachten voor een special (kort speciaal traject) worden verstrekt.

Bij een TWC dient de equipe de routecontrolekaart en de tijdkaart te overhandigen aan de official die de controlekaart afstempelt en de passeertijd noteert.

Indien men een TWC, voorafgaande aan een special, aandoet buiten het tijdvenster zal geen aanvullende routeopdracht voor de special worden verstrekt. De deelnemer zal dan via een in het routeboek aangegeven (neutrale) route naar het einde van de special moeten rijden en daar de rit voortzetten.

Deelnemers moeten er dus voor zorgen dat ze binnen hun tijdvenster te blijven.

Om een zo vlot mogelijke doorstroming te verkrijgen, dienen deelnemers die zich binnen hun tijdvenster bevinden, zich zo spoedig mogelijk bij de TWC te melden en niet voor een TWC te wachten.

Het missen van een TWC wordt bestraft met 100 strafpunten, maar kan dus tevens leiden tot de maximale bestraffing van 200 strafpunten in de eventueel daarna volgende special, omdat men dan niet over de juiste routeopdracht beschikt. Dus totaal zijn maximaal 300 strafpunten mogelijk.

De locaties van de TWC's zullen duidelijk in het routeboek worden aangegeven.

Voorbeeld tijdschema en tijdvenster

TC 1 Start		10:04 uur		
TWC 1	ideale meldingstijd	10:39 uur	tijdvenster:	10:24 - 11:39 uur
TWC 2	ideale meldingstijd	12:10 uur	tijdvenster:	11:55 - 13:10 uur
TWC 3 lunch IN	ideale meldingstijd	12:45 uur	tijdvenster:	12:30 - 13:45 uur
TWC 4 lunch UIT	ideale meldingstijd	13:35 uur	tijdvenster:	13:35 - 14:35 uur

Een TWC en een TWC-IN zijn dus voor iedere equipe geopend van 15 minuten vóór tot 60 minuten na zijn ideale meldingstijd. Een TWC-UIT is geopend van de ideale meldingstijd tot 60 minuten na de ideale meldingstijd.

Op de tijdkaart zijn de tijdvensters waarbinnen men zich moet melden reeds aangegeven. Er hoeft dus door de equipe niets uitgerekend te worden.

Bij een TWC, TWC-IN of TWC-UIT krijgt men geen tijdstrafpunten.

2.6.4. Specials

Een "special" is een kort speciaal traject, waarvan de rijopdracht niet in het routeboek is opgenomen. De moeilijkheidsgraad van een special kan wat hoger liggen dan de andere routeopdrachten in het routeboek. De gegevens van een special worden verstrekt bij een TWC.

Een special kan "getimed" of "niet-getimed" zijn.

Bij een getimede special is in de rijopdracht en op de tijdkaart de maximaal beschikbare rijtijd in minuten voor de special aangegeven. De rijtijd gaat in op de meldingstijd bij de TWC. De start van een special is bij een rood bord met de tekst "START".

Dat bord is ca. 50 meter na de TWC geplaatst. Deelnemers kunnen daar direct op eigen gelegenheid met de special beginnen.



De special eindigt bij een rood bord met een wart-wit geblokte finishvlag. De plaats van de finish van een special is in de rijopdracht aangegeven.

Bij een getimede special is daar een controlepost ingericht. De official zal daar uw meldingstijd op uw tijdkaart noteren. Het te laat aandoen van de finish van een getimede special wordt bestraft met 10 strafpunten per minuut te laat, met een maximum van 100 strafpunten. Te vroeg melden bij de finish van een special wordt niet bestraft. Deelnemers hoeven dus niet voor de finish van een getimede special te wachten op hun ideale tijd.



Bij een niet-getimede special is bij de finishvlag geen controlepost ingericht.

U hoeft daar dan niet daadwerkelijk te stoppen en kunt direct doorgaan met het betreffende traject.

De maximale bestraffing in een special voor gemiste controles is 200 strafpunten.

Totaal zijn maximaal 300 strafpunten mogelijk op zowel een getimede als niet-getimede special.

(Missen TWC + missen RC's in de special + missen Finish getimede special is max. 300 strafpunten)

2.6.5. Hergroepering – Rust

In de route zijn geen zogenoemde hergroeperingcontroles opgenomen.

De equipes kunnen echter naar eigen inzicht of behoefte de tijd tussen een TWC-IN en een TWC-UIT bij een rustlocatie gebruiken om eventueel (een deel van) opgelopen achterstand te verminderen.

Bij elke korte rust (koffiestop 1 en 2) is een geplande rust van 20 minuten, waarvan 15 minuten verplicht.

Bij de lunch is een geplande rust van 45 minuten, waarvan 30 minuten verplicht.

Bij de TWC-IN van een rust (koffiestop of lunch) moeten de equipes hun controlekaarten bij de officials aanbieden.

De equipes krijgen bij de TWC-UIT van een rust alleen een routeboek voor de volgende etappe als hun tijdvenster is ingegaan en de duur van de verplichte rustperiode is verstreken.

Het is uiteraard ook toegestaan om een langere pauze te nemen. Er kunnen bij een rust geen tijdstrafpunten worden opgelopen.

2.7. Regelmatigheidsproef (RP)

In de ROZ Classic 2022 komen geen regelmatigheidsproeven voor.

2.8. Behendigheidsproef/Test

In de ROZ Classic 2022 komen geen behendigheidsproeven voor.

2.9. Routeonderbrekingen

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

1. Door de uitzetter ook geconstateerde routeonderbrekingen. 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 en dergelijke. De uitzetter heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in artikel 3.1.3. Dit komt NIET voor in de route van de toerklasse.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten nog niet waren, maar die kort voor het rijden van de rally door de deelnemers er wél waren (wegwerkzaamheden, een braderie, tijdelijk geplaatste verbodsborden en dergelijke). De uitzetter heeft deze routeonderbrekingen kort voor de rally geconstateerd. In

een dergelijk geval kan de organisator/uitzetter een omleiding aanleggen met behulp van routepijlen (zie artikel 2.10), die de deelnemers moeten volgen.

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd/gestempeld te worden.

3. Routeonderbrekingen, die zich uiterst kort of tijdens de rally 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 op het niet te rijden weggedeelte staan zullen worden geneutraliseerd.

2.10. Routepijlen

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift "ROZ" (zie artikel 2.14).
2. Horizontale en vóór een samenkomst van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers 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 rutedelen 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 ingereden.
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.

2.11. Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het gehele evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximumsnelheden 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 maximumsnelheid voor de leefomgeving en/of verkeersveiligheid van duidelijk belang is.

Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 100 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 100 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 200 strafpunten, enzovoorts.

2.12. 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.

Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een bord (zie artikel 2.14). Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. Is dat niet het geval, dan geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt.

Q-zones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding "Q-zone".

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.

2.13. Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Te laat melden bij de start	10 strafpunten per minuut, maximum is 300
Eerste constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300 strafpunten
Tweede constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100 strafpunten
Missen van een TWC	100 strafpunten
Te laat aandoen van de finish van een getimedede special	10 strafpunten per minuut, maximum is 100 strafpunten
Maximale straf routecontroles in een special	200 strafpunten
Meer dan 30 minuten te laat finishen	10 strafpunten per minuut
Meer dan 60 minuten te laat finishen	uitsluiting
Niet op eigen kracht de finish bereiken	uitsluiting
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer dan 5 km/uur	100 strafpunten voor elke 5 kilometer per uur die hard wordt gereden (boven de eerste 5 kilometer per uur te hard)

2.14. Voorbeelden controlemateriaal



Bemande routecontrole.
Met oranje vlag.



Routecontrole
zelfschrijver



Gouden controle
zelfschrijver



Routecontrole zelfstempelaar.
Eventueel met oranje vlag.



"Time Window"
controle



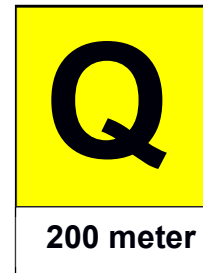
Tijdcontrole



bord
Start special/test



bord
Finish special/test



Quiet zone



Routepijl

3. Beschrijving systemen

3.1. Algemeen

3.1.1. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is (in het vervolg kaartweg genoemd). Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
De landsgrens mag niet worden overschreden.
Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).
2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is de routeconstructie bij systeem punten vrije route, waarbij keren wel is toegestaan.
3. TC's en TWC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omweg of nevenroute) opgenomen worden.
4. Tenzij bij de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen meermalen en in beide richtingen in de route worden opgenomen.
5. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde of op wegen met gescheiden rijbanen. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke wegen aangemerkt te worden.
Wegen die op de kaart als eenrichtingswegen zijn aangegeven mogen niet in tegengestelde richting in de constructie worden opgenomen. Fietspaden, pontveren, voetbruggen en wegen in aanleg/ontwerp mogen niet in de constructie worden opgenomen.
6. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet. Uitzondering hierop vormt het kaartteken wegafsluiting, dat de route wél blokkeert. Wanneer twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
7. Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg af. Ook doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen.
8. Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en). Cirkels of ellipsen die een quietzone (artikel 2.12) of een van de kaart afwijkende situatie (artikel 3.1.2.3) aanduiden blokkeren de route NIET.
9. Bij een "kaartlas", waar de uitzetter twee kaarten aan elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
10. Indien een zogenoemde 'keerlus' moet worden gereden en men reglementair de keuze heeft uit linksom of rechtsom, dan construeert men de lus linksom. (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

3.1.2. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. 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 zijn geen routecontroles geplaatst. Men dient wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.

4. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan 25 meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan wordt de werkelijke situatie geacht overeen te komen met de kaart-situatie. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding 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.

3.1.3. De constructie van een omweg (alleen master- en sportklasse)

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren waarbij primair zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen. Secundair dient de omweg zo kort mogelijk te zijn. (met inachtneming van art.3.1.3.3).
2. 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.
3. Bij het construeren van de omweg gelden dezelfde beperkingen/regels als tijdens het construeren van de voorgenomen route.
4. 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.
5. 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. Systemen van de ROZ 2022

De kaartleessystemen van de ROZ 2022 zijn gebaseerd op het systeem 'Pijlen kortste route'. Elke etappe is echter een variant hierop. In een special kan een ander systeem worden gebruikt. Dat systeem staat in de routeopdracht van de special vermeld. De routeopdracht zal zo kort en bondig mogelijk zijn, maar uiteraard voldoende duidelijk om de special te kunnen rijden.

3.2.1 Pijlen kortste route, zo min mogelijk rode wegen (etappe 1)

1. 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 eind in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl wordt geacht een witte kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
7. 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
8. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over een zo kort mogelijk afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van rode wegen.
9. Op weg naar een 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.

3.2.2 Pijlen kortste route, punten vrije route (etappe 2)

1. 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 eind en in nummervolgorde en alle punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden
4. Kleine "uitwasjes" aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. De genummerde punten zijn aangegeven door een cirkel met een kruisje. Die cirkel met kruisje heeft alleen ten doel de punten gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet. Het snijpunt van het kruisje geeft de plaats van het punt aan.
7. Punten zijn ingetekend op een met de auto bereikbare plaats. Dat hoeft niet op een kaartweg te zijn.
8. Het is toegestaan om pijlen en punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen en punten nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
9. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd.
10. Op weg naar een punt is de route geheel vrij. Er mag van alle wegen, al dan niet op de kaart voorkomend, in beide richtingen gebruik gemaakt worden, met uitzondering van kaartwegen met een blokkeringskruis of -stip. Er mag op de route gekeerd worden
11. Op een punt kan een routecontrole staan. De routecontrole bevindt zich dan binnen een straal van 25 meter van het punt, op een met de auto bereikbare plaats. Er *hoeft* dus geen routecontrole op een punt te staan!
12. Tijdens een vrije route naar een punt dienen geen routecontroles te worden aangedaan. Alleen routecontroles op aan de beurt zijnde punten moeten worden genoteerd (of gestempeld).
13. Het samenstel van de onder item 9 geconstrueerde en item 10 gereden routes vormt de voorgenomen route.
14. Voor het bepalen van de lengte van de rit is bij de vrije punten de kortste route aangehouden.

3.2.3 Pijlen kortste route, punten op één na kortste route (etappe 3)

1. 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 eind en in nummervolgorde en alle punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl of een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen en punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen en punten nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
7. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Op weg naar een punt dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de op één na kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.2.4 Pijlen kortste route, sommige met barricade (etappe 4)

1. 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 eind in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine "uitwasjes" aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend
5. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen. Een weg voorzien van een barricade (zie item 8) mag niet worden bereden.
7. Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd.
8. Een genummerde pijl kan voorzien zijn van een barricade (dwarsstreepje). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. Om elke barricade dient een nevenroute geconstrueerd te worden waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. De route op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten.
 2. De route op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat.
 3. De nevenroute zo kort mogelijk is.
9. Het samenstel van de onder item 7 en item 8 geconstrueerde routes vormt de voorgenomen route.

3.2.5 Pacenotes (gedeelte etappe 1)

In het routeboek is een kaart van het gebied van de pacenotes opgenomen. In het geval de route van de pacenotes niet te volgen is of er fout gereden wordt, kan deze kaart gebruikt worden om naar het volgende traject te rijden.

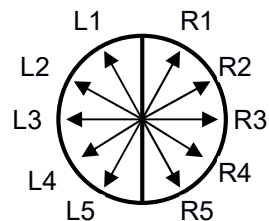
Uitleg pacenotes

Richtingveranderingen worden aangegeven door geschreven opdrachten, bestaande uit een afstand in meters, gevolgd door L (links) of R (rechts) en een cijfer 1 t/m 5.

De cijfers 1 t/m 5 geven ongeveer de hoek van de richtingverandering aan. Deze hoek is gerelateerd aan de stand van de kleine wijzer van een klok op het bijbehorende uur, t.o.v. de stand om 12 uur. (De getallen 6 t/m 11 worden niet gebruikt.)

Voorbeeld:

100 R3	na 100 meter haaks rechts, bocht ca. 90°
40 L2	na 40 meter knik links, bocht ca. 60°
60 R1	na 60 meter bocht rechts, bocht ca. 30°
120 L5	na 120 meter zeer scherp naar links, hairpin 150°



Extra aanduidingen:

<i>flR</i> of <i>flL</i>	flauw rechts of flauw links (wordt gebruikt bij bochten die minder zijn dan R1 of L1)
<i>lg</i> (<i>lang</i>)	de bocht houdt lang aan
<i>rond</i>	geen knik, maar een ronde soepele bocht
+	meteen gevolgd door




-> into (overgaand in)
!! let op
onderstreept één instructie, dus snel lezen

Let op: de pacenotes opdrachten worden ook gegeven bij een bocht in de weg, zonder dat er zijwegen aanwezig zijn.

De opgegeven afstanden zijn **globaal!**

Ter ondersteuning van de te volgen route kunnen pijlen zijn geplaatst.

Bij het pacenotes systeem kunnen tevens aanvullende teksten of bijvoorbeeld de volgende symbolen worden gebruikt:


 = schrikhek  = huis  = boom enz.

Tevens kunnen de opdrachten door tekst en/of situatieschetsjes worden verduidelijkt.

Voorbeeld pacenotes:

200 rond L3 + 50 R2  600 R3 onverhard -> flL

300 verhard + 40 L5 water !!

200 lg fl R + 30 L3 

Betekenis:

- Na 200 mtr. ronde 90° bocht naar links en meteen na 50 mtr. knik rechts bij schrikhek
- Na 600 mtr. haaks rechts (onverharde weg op), overgaand in flauw links.
- Na 300 mtr. wordt de weg verhard en meteen na 40 mtr. gevolgd door scherpe hairpin links bij water (let op!!).
- Na 200 mtr. lange flauwe bocht rechts, meteen gevolgd door haaks links (einde weg links).

Tip! Denk er bij de pacenotes aan dat de afstanden globaal zijn. Dus kijk niet te veel op de tripmaster, maar "lees" als chauffeur de bochten voor je op de weg.

En denk er aan dat je pas aan de volgende opdracht begint als de vorige helemaal is uitgevoerd.

Dus na bijvoorbeeld "lang flauw rechts" begin je pas aan de volgende opdracht aan het **einde** van die lange flauwe bocht naar rechts.

Bijlage A - Vrijwaringverklaring

De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelname aan een historische regelmatigheidsrit zowel voor de deelnemer als voor derden het risico meebrengt van zaakschade en personenschade (letselschade), gevolgschade daaronder begrepen. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn eigen rekening. De deelnemer heeft het reglement en/of de uitgegeven bulletins van het evenement gelezen en verklaart de geldende bepalingen te zullen naleven en de geldende wettelijke voorschriften en/of door de bevoegde autoriteiten verstrekte voorschriften en aanwijzingen te zullen naleven.

De organisatie, sponsors, (bestuurs-)leden van de organiserende stichting/vereniging en de NHRF aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor welke schade dan ook – ongeacht waaruit die schade bestaat en hoe die is ontstaan – die een deelnemer in verband met deelname aan een evenement lijdt dan wel aan derden of andere deelnemers veroorzaakt. De deelnemer verklaart dat hij de organisatie, de NHRF, gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de sponsors niet aansprakelijk zal stellen of houden en hen zal vrijwaren voor enige door hem geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade hieronder begrepen.

Bovendien verklaart de deelnemer dat tijdens het evenement de auto waarmee aan een evenement wordt deelgenomen tenminste tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid verzekerd is conform de vereisten zoals vastgelegd in de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) en dat de voor deze verzekering berekende premie tijdig is betaald.

Het is de deelnemer bekend dat assuradeuren deelname aan regelmatigheidsritten mogelijk uit kunnen sluiten maar dat de deelnemer, indien dit voor hem of haar van toepassing is, tevens verklaart hiervoor een aanvullende verzekering te hebben afgesloten die de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) ook tijdens het evenement volledig dekt.

Indien de auto in Nederland is geregistreerd dient deze, indien van toepassing, over een geldige apk-keuring te beschikken, of een daarmee gelijk te stellen keuring als de auto in het buitenland is geregistreerd en voorts dat degene die de deelnemende auto bestuurt beschikt over een in Nederland geldig rijbewijs.

Tevens verklaart de deelnemer lichamelijk en geestelijk gezond te zijn om aan het evenement deel te nemen en dat deze bekwaam is om dit te doen. De deelnemer erkent de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerde sport, en verklaart dit risico te accepteren.

Tot slot verklaart de deelnemer het reglement van het evenement te zullen naleven alsmede dat de bestuurder tenminste 18 jaar is en over een geldig rijbewijs beschikt en dat er tijdens het evenement niet gewisseld wordt tussen de bestuurder en de navigator van de equipe indien zij niet beiden over een geldig rijbewijs beschikken en/of niet beiden voldoen aan de eisen die de verzekeraar van de deelnemende auto aan het besturen van de auto stelt.

De equipe verleent de organisatie goedkeuring dat zij tijdens het evenement mogelijk gefotografeerd en/of gefilmd kan worden.

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: Peter van der Lans

TELEFOON: 06 27296080

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 1-1-2¹. In vrijwel alle landen van West-Europa wordt hetzelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
3. Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam (zoals vermeld in de telefoonlijst).
4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
5. Beschrijf wat er is gebeurd:
 - a. Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en/of overige weggebruikers gewond zijn);
 - b. Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 - c. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke);
 - 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. Betrach 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 (verstrek nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).

¹ Is er bij het ongeval geen bereik met de mobiele telefoon, dan meldt men dit aan de eerstvolgende deelnemer met het verzoek door te rijden naar de eerstvolgende tijdcontrole of een locatie waar hij of zij wel bereik heeft. Hij of zij meldt al hetgeen hierboven staat beschreven.

Hij of zij moet daarna niet vergeten terug te rapporteren naar de hulpverleners op de plaats van het ongeval dat er professionele hulp onderweg is, zodat de hulpverleners de slachtoffers gerust kunnen stellen.

10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van de overige deelnemers en overige 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.