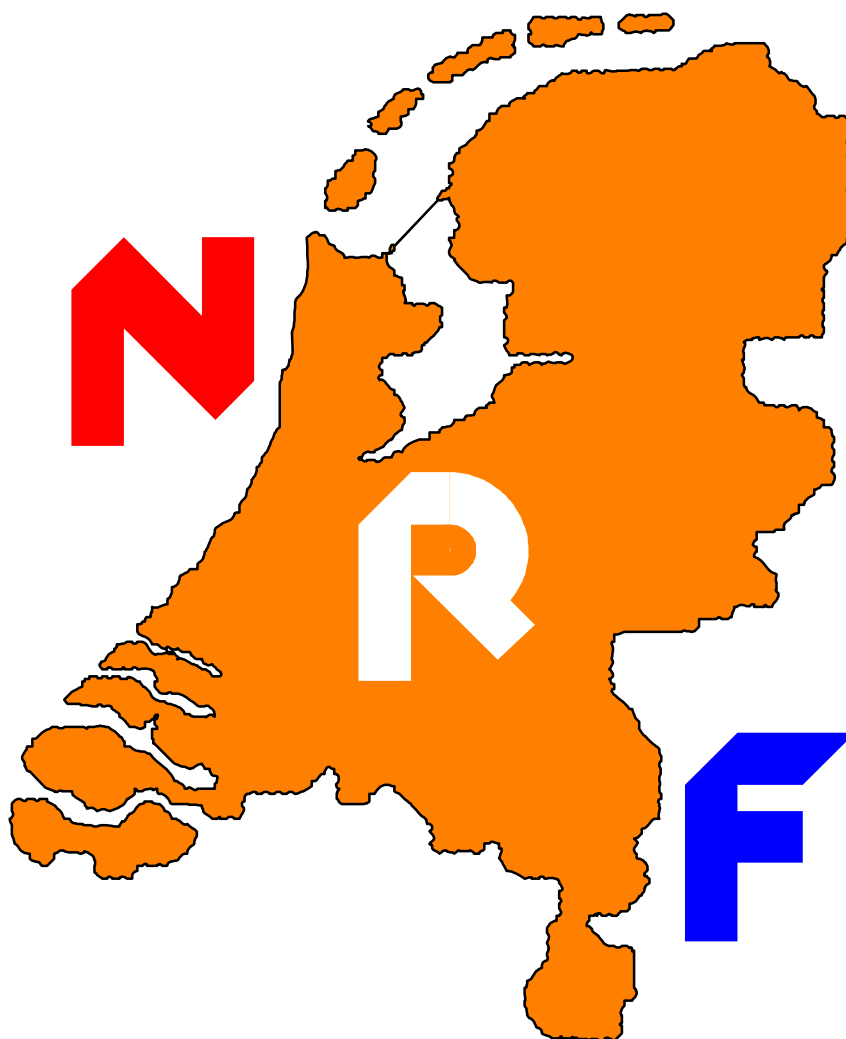


KAARTLEES REGLEMENTEN

Nederlandse Rittensport Federatie



uitgave 1999, versie februari 2005

- Technisch Reglement Kaartlezen (TRK1 en TRK2)

Colofon :

Uitgave : Nederlandse Rittensport Federatie

Eindredactie : Reglements Zaken NRF, sectie kaartlezen

Gewijzigd : augustus 1999 art. 5.i en 7.i.
april 2002, art. 3.n.
maart 2003, art. 10.b.
november 2003, figuur art. 3
februari 2005 art. 3.m. en 3.n.

TECHNISCH REGLEMENT KAARTLEESRITTEN (TRK)

ALGEMEEN

Onder kaartleesritten worden die ritten verstaan, waarbij de routeopdracht bestaat uit het rijden van een op een kaart aangegeven of te construeren route.

Het Technisch Reglement deel 1 is voor beginnende deelnemers. Voor gevorderde deelnemers is naast deel 1 ook deel 2 van toepassing.

Met het verschijnen van dit reglement zijn alle voorgaande versies van dit reglement vervallen en is alle jurisprudentie, gegeven naar aanleiding van voorgaande versies van dit reglement, vervallen verklaard.

TECHNISCH REGLEMENT KAARTLEESRITTEN DEEL 1 (TRK 1)

1. CONTROLES EN OPDRACHTEN

- a. Controles dienen om te constateren of de opgegeven route door de deelnemers geheel op de juiste wijze (routecontroles) en met de voorgeschreven gemiddelde snelheid (tijdcontroles) wordt gereden. Verdere bepalingen omtrent controles, strafpunten, etc. worden omschreven in het Algemeen Technische Reglement voor Ritten (ATTR).
- b. Controles kunnen aan beide zijden van de bereden route geplaatst zijn.
- c. Opdrachten op of bij een routecontrole dienen met voorrang op de route- c.q. herconstructieopdracht waarmee men bezig is te worden uitgevoerd.
- d. Opdrachten kunnen in code zijn vermeld. Hieronder treft u de mogelijke codes aan, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de L (links) ook een R (rechts) en in plaats van C: ook elke klasse of combinatie van klassen (bijvoorbeeld AB:, BC:, A:, enz.) kan voorkomen.

| | | |
|-------|---|--|
| 1L | - | eerste weg links |
| EL | - | einde weg links |
| HK | - | hier keren |
| HKL | - | hier keren, 1 ^e weg links |
| BM | - | bezig met punt/pijl/blokkering |
| NRC | - | nieuwe route construeren |
| NHC | - | nieuwe herconstructie maken |
| NWG | - | nieuwe weg gebruiken |
| NAG | - | nieuwe aansluiting gebruiken |
| NVH | - | niet (verder) herconstrueren |
| GRV | - | geconstrueerde route vervolgen |
| DMP 2 | - | doorgaan met pijl/punt/blokkering 2 |
| 3x: | - | bij de derde maal aandoen |
| C: | - | opdracht geldt alleen voor de C-klasse |

Al naar gelang de gewenste code-opdracht kunnen de letters en getallen met elkaar worden gecombineerd. Daarbij mag niet van de hierboven omschreven betekenis van de code worden afgeweken.

- e. Controles voorzien van een getal (Arabisch schrift 1, 2, 3 enz.) gelden als controles met de opdracht Hier Keren. Indien in een weg een controle met een keer-opdracht is geplaatst, wordt de deelnemer geacht deze weg tot aan de controle te berijden en bij de controle te keren, zelfs als deze weg, verkeerstechnisch of anderszins bijv. ten gevolge van een hek, niet mag worden bereden. De controle kan tot maximaal 5 meter achter het verkeersbord c.q. het hek zijn geplaatst.

2. RITPIJLEN

- Aan de route geplaatste ritpijlen, dienen overeen te komen met een bij de wedstrijdtafel geplaatst model en/of in het Bijzonder Reglement te worden omschreven.
- Een horizontaal wijzende ritpijl geeft aan dat ter plaatse links dan wel rechts gegaan dient te worden.
- Een met de punt omhoog wijzende ritpijl geeft aan dat ter plaatse rechtdoor gegaan moet worden.
- Een met de punt naar beneden wijzende ritpijl, welke meer dan 25 meter in de weg (in het terrein) staat, heeft dezelfde betekenis als een bord met het opschrift **Hier Keren**.
- Een met de punt naar beneden wijzende ritpijl, welke tot maximaal 25 meter in een weg (in het terrein) staat, geeft aan dat de betreffende weg ter plaatse niet ingereeden mag worden. Deze situatie wordt niet beschouwd als noodgedwongen keren.
- Een bord met opschrift DLW heeft dezelfde betekenis als een met de punt naar beneden wijzende ritpijl.
- Een tegen de rijrichting in wijzende ritpijl, of een ritpijl waarvan kennelijk alleen de achterzijde zichtbaar is dient te worden genegeerd.
- Pijlen voorzien van een klasseletter(s) gelden alleen voor de betreffende klasse(s).

3. KAARTMATERIAAL

In de reglementering wordt onderscheid gemaakt tussen kaartwegen (zoals op de kaart aangegeven) en wegen (zoals in het terrein aanwezig).

- Daar waarin dit reglement wordt gesproken over de kaart wordt daaronder verstaan het door de organisatie verstrekte kaartmateriaal. De bij het kaartmateriaal behorende volledige legenda ligt bij de wedstrijdtafel ter inzage.
- Onder een **kaartweg** wordt verstaan een op een kaart aangegeven en als zodanig in de legenda vermelde weg.
- Onder een **doodlopende kaartweg** wordt verstaan een kaartweg die op de kaart of aan de rand daarvan ophoudt zonder aan te sluiten op een andere kaartweg.
- Onder een **samenkomst van kaartwegen** wordt verstaan de kaartsituatie waar tenminste drie niet doodlopende kaartwegen bijeenkomen.

Toelichting bij artikel 3 punt b,c en d

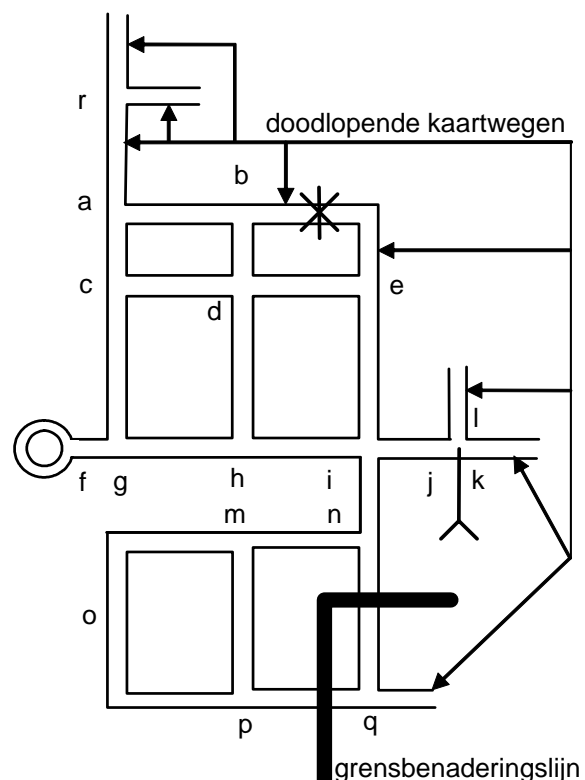
Kaartwegen

| | |
|---------------|-------------------|
| c-a-b-d | c-d |
| c-g | d-e-i |
| d-h | f-g |
| f-f (keerlus) | g-h |
| h-i | i-j |
| i-n | j-k-l-j (keerlus) |
| n-m | n-q-p |
| m-o-p | |
| m-p | |

Samenkomsten van kaartwegen

c, d, f, g, h, i, j, m, n, p

* Blokkeringsstip



- e. Kaarttekens en op de kaart gedrukte resp. aangebrachte teksten onderbreken een kaartweg niet en evenmin de kleur daarvan (zie voorbeeld kaarttekens artikel 7.a, 7.b, 7.c).
- f. Bermlijnen onderbreken de aansluiting tussen kaartwegen (zie voorbeeld kaarttekens artikel 7.d). Met bermlijnen worden bedoeld de zwarte lijnen die de buitenste begrenzing van een kaartweg aangeven.
- g. Zwarte lijnen die de verdeling in rijbanen aangeven, worden als bermlijnen beschouwd.
- h. Het kaartteken 'wegafsluiting' onderbreekt een kaartweg niet (zie voorbeeld kaarttekens artikel 7.d).
- i. Wanneer uit de kaarttekens en/of de tekst blijkt dat 2 kaartwegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, worden beide kaartwegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te geven.
- j. Indien op de kaart de lengte van een weg tussen 2 samenkomsten van kaartwegen moet worden gemeten, dient dit te geschieden over de as van de betrokken kaartweg en wel van en naar de assen van de zij-kaartwegen.
- k. Pontveren, voetbruggen (Vbr), fietspaden, (voet)paden, kaartwegen in ontwerp of aanleg (kenbaar aan een gestippelde bermlijnen) en kaartwegen die de landgrens overschrijden (zie legenda) mogen niet in de route- c.q. herconstructie worden opgenomen.
- l. Indien op de kaart blokkeringskruisen, blokkeringsstippen, blokkeringsvakken of iets dergelijks zijn aangegeven, dan wordt het niet bedekte gedeelte van de betreffende kaartweg beschouwd als een doodlopende kaartweg.
- m. Indien een situatie op de kaart is voorzien van een cirkel, ellips of iets dergelijks dan dient te worden aangenomen dat de werkelijke situatie exact met de kaartsituatie overeenkomt. Men mag vanaf het punt van binnenrijden van de cirkel tot het geplande punt van verlaten van de cirkel een vrije route rijden. Deze situatie kan nooit aanleiding geven tot een herconstructie.
- n. Indien in de route in werkelijkheid een rotonde voorkomt wordt er geacht om de betreffende situatie een cirkel te staan. De bepaling van TRK artikel 3.m. is volledig van toepassing

4. VOOR DE ROUTECONSTRUCTIE TE GEBRUIKEN KAARTWEGEN

- a. Tenzij er sprake is van een vrije route, mag voor de routeconstructie uitsluitend gebruik gemaakt worden van niet doodlopende kaartwegen en van de ingetekende lijn(en), pijl(en) en dergelijke.
- b. Start, VTC's en FC vormen vaste punten in een rit. Dit houdt in dat een kaartweg waaraan Start, VTC of FC gelegen is, slechts éénmaal in de routeconstructie en nimmer in een herconstructie mag worden opgenomen.
N.B.: Wanneer een VTC bijv. zowel als VTC 1 en VTC 3 fungeert, mag de betreffende kaartweg uiteraard voor beide trajecten éénmaal in de routeconstructie worden opgenomen.
- c. Als in de routeopdracht gesproken wordt van een aaneengesloten route, wil dat zeggen, dat een route dient te worden geconstrueerd zonder te keren.

5. HET RIJDEN VAN DE ROUTE

- a. Indien de routeopdracht daartoe aanleiding geeft, mag gebruik worden gemaakt van alle berijdbare situaties welke met een personenauto kunnen en mogen worden bereiden, gezien in de rijrichting van de deelnemer.
- b. Wegen, welke binnen 25 meter afgesloten zijn door bijvoorbeeld een hek of een slagboom en wegen waarbij binnen 25 meter van de hoek een verkeersbord is geplaatst aanduidende een inrijverbod voor personenauto's, een bordje Wandelgebied, een bord Verboden Toegang, Verboden Toegang voor Onbevoegden dan wel een

bord met aanduiding van gelijke strekking, mogen niet worden ingereden. Deze situatie wordt niet beschouwd als noodgedwongen keren (N.B. een rittensporter is geen 'bestemmingsverkeer' c.q. 'vergunninghouder').

- c. Wanneer de route over particulier terrein loopt (eigen weg e.d.), dient te worden aangenomen dat hiervoor aan de organisatoren toestemming is verleend. In zo'n geval dient het desbetreffende deel van de route stapvoets te worden bereden.
- d. Indien de situatie op de kaart daar aanleiding toe geeft, mogen wegen waarbij aan het begin een verkeersbord is opgesteld waaruit blijkt dat de betreffende weg doodloopt, worden bereden. Echter voor borden met het opschrift DLW zie artikel 2.f.
- e. Op het wegdek aangebrachte witte strepen, zogenaamde voorsorteervakken en dergelijke, worden kaartleestechisch geacht geen betekenis te hebben. Uiteraard mag men geen verkeersovertreding begaan; indien de route een doorgetrokken witte streep kruist, of over een voorsorteervak loopt dat niet de gewenste richting aangeeft, dient men via een vrije route de geplande route na de bedoelde wegmarkering te hervatten. (Bij een doorgetrokken witte streep oversteken op een plaats waar dat wel is toegestaan).
- f. Ook indien de kaartsituatie daartoe aanleiding mocht geven, is het niet toegestaan door grasdriehoekjes e.d. te rijden.
- g. Keren op de route is uitsluitend toegestaan:
 1. indien noodgedwongen (verkeerstechnisch of b.v. door een hek o.i.d.);
 2. indien daartoe opdracht wordt gegeven;
 3. indien dit ingevolge de routeopdracht uitdrukkelijk toegestaan dan wel verplicht is.
- h. Indien een zogenaamde 'keerlus' moet worden gereden en men reglementair de keuze heeft uit linksom en rechtsom, dan dient deze lus linksom te worden gereden (dus tegen de wijzers van de klok in).
- i. Indien om welke reden dan ook een op de kaart doodlopendeweg in doodlopende richting wordt bereden, dient deze doodlopende kaartweg te worden gevolgd.

6. ROUTEOPDRACHTEN

In het Bijzonder Reglement zal worden aangegeven welke van onderstaande routeopdrachten van toepassing is.

a. *Puntenrit met vrije route*

1. Van start tot finish moet een route worden gereden waarbij een aantal op de kaart staande punten in nummervolgorde moet worden aangedaan.
2. Op deze punten kan binnen een straal van 25 meter, op een met de auto bereikbare plaats (u hoeft dus niet uit te stappen om een controle te gaan zoeken), een controle staan.
3. De route tussen de punten is vrij (voor het bepalen van de lengte van de rit wordt er van uitgegaan dat de kortste route wordt gekozen).
4. Controles die niet op een punt staan, dus aan een vrije route, dienen te worden genegeerd (dus gewoon voorbij rijden en niet noteren of laten afstempelen). Dit zijn foutcontroles.
5. Bevinden zich binnen een afstand van 25 meter meerdere controles dan is de controle die het dichtst bij het punt staat opgesteld de goede controle, de overige zijn foutcontroles.

b. *Pijlenrit*

1. Van start tot finish moet een aaneengesloten route worden gereden waarbij een aantal op de kaart staande pijlen in nummervolgorde moet worden opgenomen.
2. Tussen de start en de voet van de eerste pijl, tussen de pijlen onderling en tussen de laatste pijl en de finish dient de kortste route te worden gereden.

3. Pijlen dienen in hun geheel d.w.z. van de voet tot de punt in de route te worden opgenomen.
4. Het is niet toegestaan:
 - pijlen zijdelings op te rijden,
 - pijlen zijdelings te verlaten,
 - pijlen te raken of te kruisen op gelijk niveau,
 - reeds bereden pijlen nogmaals te berijden,
 - pijlen eerder te berijden dan zij aan de beurt zijn,
 - pijlen in tegengestelde richting te berijden.
5. Niet door een pijl bedekte kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen onbepaald in alle richtingen worden bereden.
6. Indien een weg niet kan of mag worden bereden, dient vanaf het punt van onderbreking een nieuwe route te worden gekozen en bereden, welke voldoet aan het gestelde in de opdracht. Keren is hierbij niet toegestaan (tenzij na een keeropdracht of een getalcontrole).
7. 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. Vanaf dat punt mogen alle, niet door een pijl bedekte kaartwegen, weer in de route worden opgenomen. Indien een weg vanaf één zijde niet bereden kan of mag worden mag men nimmer aannemen dat deze weg dan ook niet berijdbaar is vanaf de andere zijde.

c. Ingetekende lijn (IL)

1. Een op de kaart ingetekende lijn moet in de aangegeven richting van start naar finish zo nauwkeurig en zo lang mogelijk ononderbroken worden gevolgd.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een kaartweg te liggen.
3. Indien de ingetekende lijn niet kan of mag worden bereden, dient men via al dan niet op de kaart voorkomende wegen een zodanige vrije route te rijden, dat het berijden van de ingetekende lijn zo kort mogelijk na de onderbreking wordt hervat. Keren op de ingetekende lijn is hierbij niet toegestaan. Controles die zich aan deze vrije route bevinden, moet u negeren (dus gewoon voorbij rijden en niet noteren of laten afstempelen), dit zijn voor u foutcontroles.

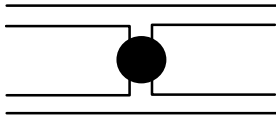
d. Grensbenadering

1. Van start tot finish moet een aaneengesloten route worden gereden waarbij de aangegeven grenslijn(en) benaderd word(en) zonder deze te kruisen.
2. "Licht is rijden" hetgeen betekent dat indien tenminste één bermlijn van de kaartweg de grenslijn niet raakt, deze kaartweg gebruikt mag worden.
3. Het benaderen dient zodanig te geschieden dat in volgorde van belangrijkheid:
 - a. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is (het louter en alleen heen en weer rijden over dezelfde weg geldt niet als oppervlak verkleinend);
 - b. de route zo kort mogelijk is.
4. De grenslijn(en) dient(en) rechtsom (met de wijzers van de klok mee) / linksom (tegen de wijzers van de klok in) te worden benaderd.
5. 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 opdracht. Keren is hierbij niet toegestaan (tenzij na een keeropdracht of een getalcontrole).
6. Indien een weg niet kan of mag worden bereden dan wordt men geacht dit te onthouden tijdens het verdere verloop van de rit op dezelfde kaart. Dergelijke wegen mogen ook niet meer vanaf de andere zijde in de grensbenaderingsroute

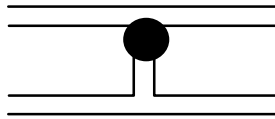
worden opgenomen.

7. VOORBEELD KAARTTEKENS

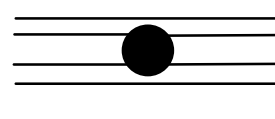
a.



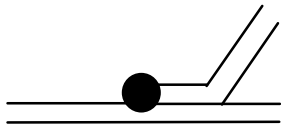
kersteken onderbreekt de kaartweg niet



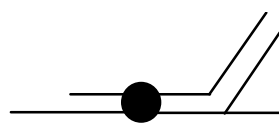
kersteken onderbreekt de kaartweg niet



géén kaartweg onder kersteken



samenkomst van kaartwegen onder kersteken



géén samenkomst van kaartwegen onder kersteken

b.

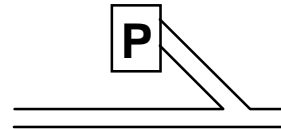


boerderijteken onderbreekt de kaartweg

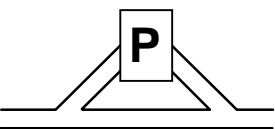


boerderijteken onderbreekt de kaartweg niet

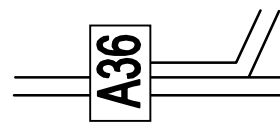
c.



géén kaartweg via parkeerplaats

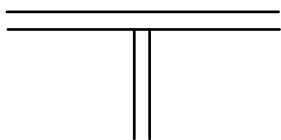


wel een kaartweg via parkeerplaats

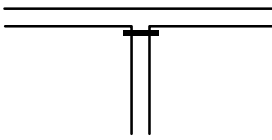


géén samenkomst van kaartwegen onder kaarttekst

d.

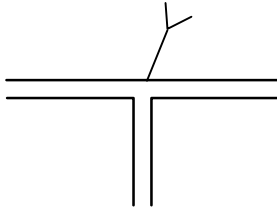


bermlijn onderbreekt aansluiting tussen kaartwegen

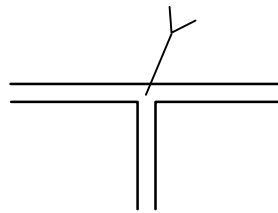


kaartteken wegafsluiting onderbreekt een kaartweg niet

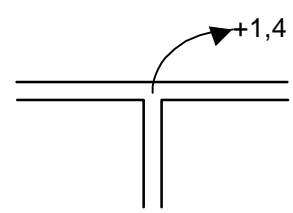
e.



geen kaartweg om de wegwijzer

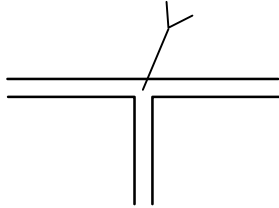


wel een kaartweg om de wegwijzer

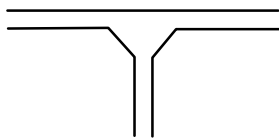


géén kaartweg om een hoogtepiltje

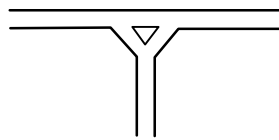
f. is de kaartsituatie:



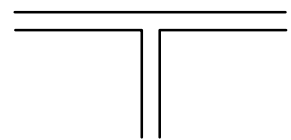
maar de terreinsituatie:



of

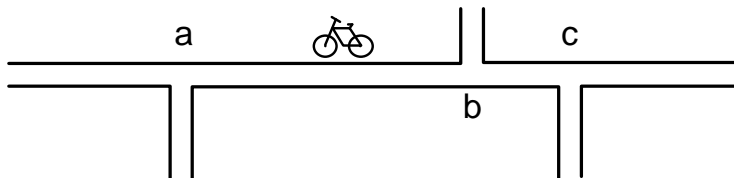


of

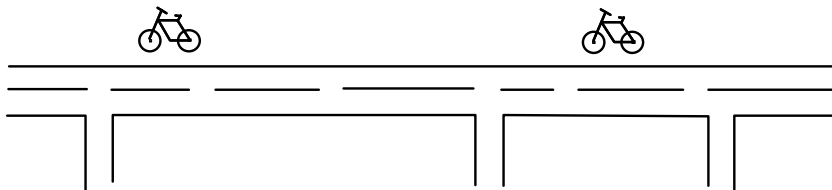


dan mag er worden gekeerd.


g.

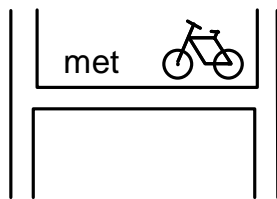


a-b fietspad, in **beide** richtingen

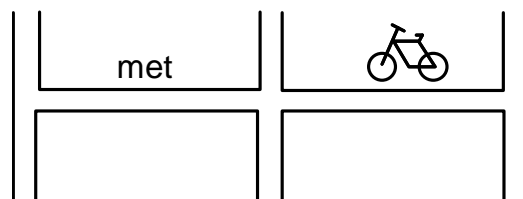


bovenste kaartweg is fietspad over de **gehele** lengte.

( kan ook zijn tekst: 'rijwielpad' of 'fietspad')

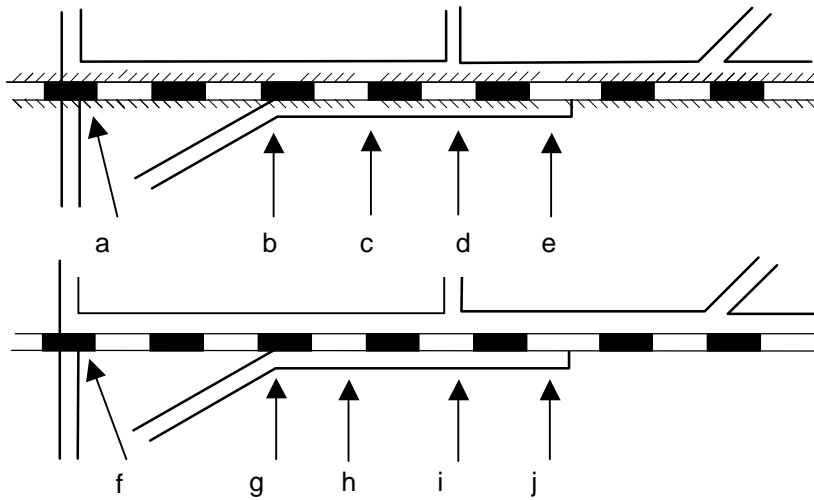


kaartweg



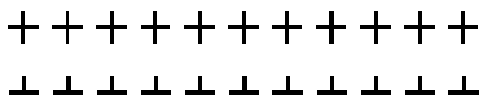
beide wegen zijn kaartweg

h.



a - b - d en h geen kaartweg over spoorbaan.
 c - e - f - g - i en j wel kaartweg over spoorbaan.

j. Beide hieronder vermelde kaarttekens dienen als kaarttekens te worden aangemerkt, ongeacht hetgeen in de legenda is vermeld.



TECHNISCH REGLEMENT KAARTLEZEN - DEEL 2 (TRK 2)

1. CONTROLES EN OPDRACHTEN (aanvullingen)

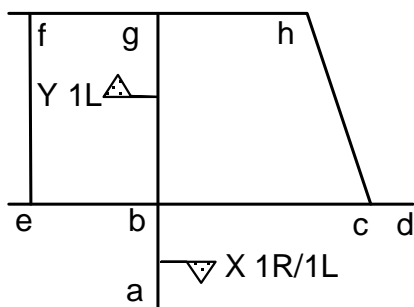
- g. Indien de opdracht 'niet (verder) herconstrueren' (NVH) wordt gegeven dient men ter plaatse de geconstrueerde route voort te zetten. Indien deze opdracht buiten de geconstrueerde route wordt gegeven, dan wordt men door middel van opdrachten naar de geconstrueerde route geleid om deze daar voort te zetten, waarbij voorkennis is vervallen.
- h. Indien de opdracht nieuwe aansluiting gebruiken (NAG) wordt gegeven dient men ter plaatse de geplande route voor te zetten door gebruik te maken van een zo kort mogelijke route over al dan niet op de kaart staande wegen. Eventueel mag men deze aansluiting in een herconstructie nogmaals gebruiken (men behoudt dus geen voorkennis van deze situatie).
- i. Indien een opdracht wordt gegeven tijdens het rijden van de geconstrueerde route dient na het uitvoeren van de opdracht, te worden gehandeld conform de van toepassing zijnde herconstructie opdracht. Indien van toepassing is het opnamepunt (zie TRK 2 artikel 8.a.1) de eerste samenkomst van kaartwegen voorbij de plaats waar de opdracht is gegeven.
- j. Indien een opdracht wordt gegeven tijdens het rijden van een herconstructie route dient na het uitvoeren van de opdracht, te worden gehandeld conform de van toepassing zijnde herconstructie opdracht. Hierbij wijzigt het opnamepunt, mits nog bereikbaar, niet.

2. RITPIJLEN (aanvullingen)

- i. Een met de geplande rijrichting mee wijzende ritpijl dient te worden genegeerd.

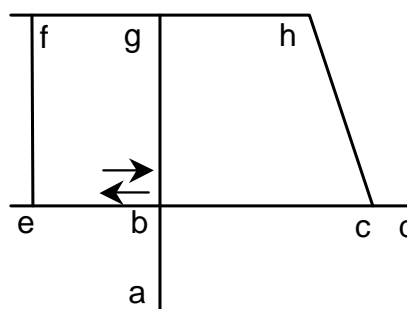
Toelichting artikel 1.i, 1.j en 2.i

Herconstructieopdracht conform TRK 2 artikel 8



Geconstrueerde route a-b-c-d.

- a. Bij controle X opdracht 1R, opnamepunt b, herconstructie: c-h-g-b, bij controle Y opdracht 1L, opnamepunt blijft b, herconstructie: c-h-g-f-e-b.
- b. Bij controle X opdracht 1L, opnamepunt b, herconstructie: e-f-g-b, bij controle Y opdracht 1L, opnamepunt blijft b, herconstructie: c-h-g-f-e-b



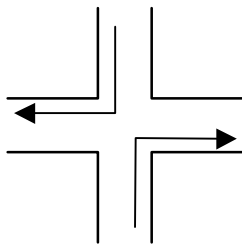
Geconstrueerde route a-b-c-d.

- a. Bij b ritpijl naar rechts (meewijzend), geen herconstructie.
- b. Bij b ritpijl naar links, opnamepunt c, herconstructie: e-f-g-h-c.

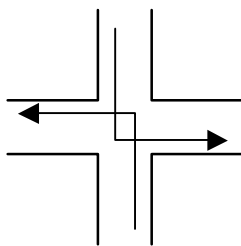
4. VOOR DE ROUTECONSTRUCTIE TE GEBRUIKEN KAARTWEGEN (aanvullingen)

- d. In de routeopdracht wordt aangegeven welke bepalingen ten aanzien van het gebruik van kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen voor de routeconstructie van toepassing zijn.
- e. Wanneer in het Bijzonder Reglement voorwaarden zijn gesteld ten aanzien van raken en/of kruisen van een kaartweg, gelden de volgende bepalingen:

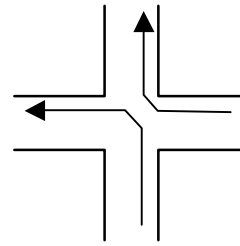
Linkerweghelft en rechterweghelft zijn geen kaartlees begrippen. Met betrekking tot al dan niet kruisen, wil dit dus zeggen dat zowel tweemaal rechtsaf (a.) als tweemaal linksaf (b.) dan wel éénmaal rechtsaf en éénmaal linksaf (c.) op viersprongen en dergelijke niet beschouwd wordt als kruisen, doch wel als raken.



a.



b.



c.

- f. Kruisen of raken van een kaartweg wordt niet beschouwd als het gebruiken van die kaartweg. Onder kruisen wordt verstaan: kruisen op gelijk niveau.

5. HET RIJDEN VAN DE ROUTE (aanvullingen)

- i. Indien op de kaart een situatie voorkomt waarin bijv. een hoofdweg aan weerszijden voorzien is van een ventweg, of een spoorlijn aan weerszijden voorzien is van een weg, dan zal vanwege de gehanteerde 'tekenbreedte' de totale situatie op de kaart altijd breder zijn dan in werkelijkheid. In dit soort gevallen dient men zich, bij het bepalen of kaart en werkelijkheid overeenstemmen, te baseren op de kaartsituatie en niet op de exacte tussengelegen afstand.
- j. Indien kaartsituatie en terreinsituatie in het horizontale vlak wel overeenkomen, doch in het verticale vlak niet, dan is er sprake van een op de kaart voorkomende situatie.
- k. Wanneer men op een al of niet op de kaart voorkomende weg rijdt en men kruist een op de kaart voorkomende weg, die ter plaatse niet kan of mag worden bereden, dan mag men nimmer aannemen dat de betreffende weg op een ander niveau doorloopt.
- l. Indien de geconstrueerde route via een weg of wegen loopt welke niet (meer) aanwezig is (zijn), of via een weg of wegen waarvan de ligging en/of onderlinge aansluiting niet overeenkomt(en) met de kaartsituatie, dan treedt (treden) de bepaling(en) met betrekking tot van de kaart afwijkende situaties c.q. de van toepassing zijnde herconstructie-opdracht in werking.

6. ROUTEOPDRACHTEN (aanvullingen)

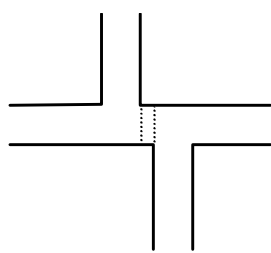
- e. Indien wordt afgeweken van één van de in TRK 1 artikel 6 punt a t/m d aangegeven routeopdrachten wordt in het Bijzonder Reglement aangegeven:
1. het systeem dat voor het construeren van de route van toepassing is;
 2. van welke kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen voor het construeren van de route gebruik mag worden gemaakt;
 3. de herconstructieregels welke van toepassing zijn indien de geconstrueerde route niet gereden kan of mag worden (zie ook artikel 8);
 4. hoe te handelen bij van de kaart afwijkende situaties (zie ook artikel 10).

7. KAARTTEKENS (aanvullingen)

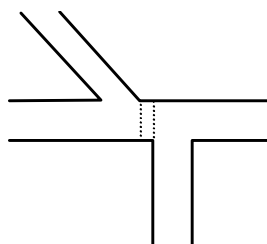
- i. In situatie a, b en c is er sprake van versprongen viersprongen, dat wil zeggen er zijn

twee samenkomsten van kaartwegen.

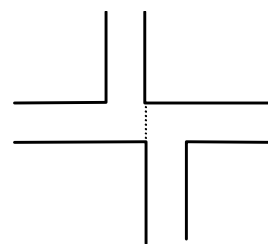
In situatie d, e en f is er geen sprake van een versprongen viersprong en er is derhalve steeds één samenkomst van kaartwegen.



a.

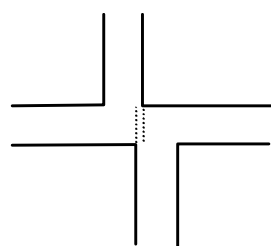


b.

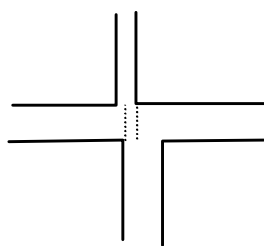


c.

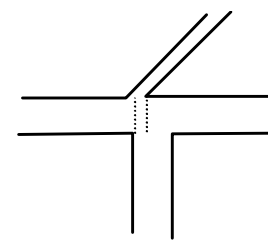
versprongen viersprongen



d.



e.



f.

géén versprongen viersprongen

8. HERCONSTRUCTIES

Indien wordt afgeweken van de bepalingen volgens dit artikel, dan wordt dit in het Bijzonder Reglement duidelijk aangegeven.

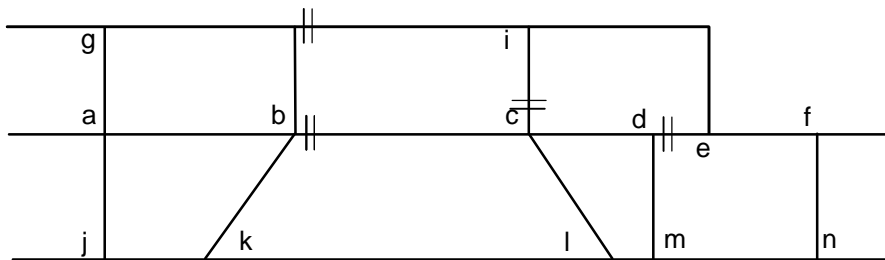
De artikelen 3, 4 en 5 van het TRK 1 en 2 zijn eveneens van toepassing met betrekking tot de herconstructies.

- a. Indien de geconstrueerde route niet kan of mag worden bereden, moet via kaartwegen een zodanige herconstructie worden gemaakt dat in volgorde van belangrijkheid:
 1. de geconstrueerde route op de eerstvolgende samenkomst van kaartwegen (=opnamepunt) in de geconstrueerde rijrichting wordt voortgezet;
 2. de gekozen herconstructieroute zo kort mogelijk is.
 Keren is hierbij niet toegestaan.
- b. Indien een herconstructieroute niet kan of mag worden bereden, vervalt deze herconstructieroute verder geheel. Men dient vanaf het punt van onderbreking een nieuwe herconstructie te maken met inachtneming van het gestelde in artikel 8.a.
- c. Ten aanzien van de in de herconstructie op te nemen kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen gelden dezelfde bepalingen als die welke gelden voor de routeconstructie.
- d. Indien tijdens de herconstructie een 'later' volgend stuk van de geconstrueerde route gebruikt wordt, geldt dit nimmer als het berijden van de route volgens de routeopdracht.

9. VOORKENNIS

- Er dient te worden geconstrueerd en gereden zonder voorkennis, tenzij zulks resulteert in het voortdurend rijden van dezelfde route.
- Hiermee wordt bedoeld dat de situatie zoals die op de kaart is aangegeven altijd bepalend blijft voor de te kiezen route. Ook al heeft men tijdens de rit reeds geconstateerd dat een bepaalde weg niet te berijden is, dan nog mag men daarmee bij het bepalen van latere gedeelten van de route geen rekening houden en zonodig dient deze kaartweg weer in de her- c.q. routeconstructie te worden opgenomen.
- Indien een weg niet berijdbaar blijkt te zijn en men gaat herconstrueren dan wordt men geacht het niet berijdbaar zijn van die weg te onthouden totdat men de geconstrueerde route vanaf het opnamepunt heeft bereden.
- Indien men tijdens het rijden van een herconstructie geconstateerd heeft dat het verloop van een weg, tussen het 'begin' en het 'eind', niet overeenkomstig de kaartsituatie is, maar deze weg mag vanwege de bepalingen omtrent van de kaart afwijkende situatie bereden worden, dan mag men de betreffende kaartweg wederom gebruiken.
- Ondanks eventuele voorkennis omtrent het op een bepaald punt niet berijdbaar zijn van een op de kaart voorkomende weg, mag deze kaartweg zonodig van de andere zijde in de herconstructie worden gebruikt.

Toelichting artikel 9 :



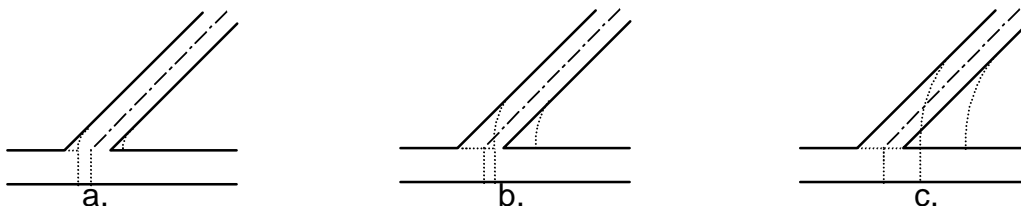
geconstrueerde route a-b-c-d-e-f
 = blokkering
 herconstructie conform TRK 2 art. 8
 te rijden route a-b-h-g-a-j-k-l-c-d-m-l-c-b-h-g-a-b-k-l-m-n-f

Uitleg: Als de weg b-c niet te rijden is wordt het opnamepunt punt c.
 Nu herconstrueren via b-h-i-c. Blijkt dat weg h-i ook niet te rijden is, dan niet weer gaan proberen via h-g-a-b-c, maar herconstrueren naar c via h-g-a-j-k-l-c.
 Vanaf c wordt de geconstrueerde route bereden.
 Als de weg d-e niet te rijden is wordt het opnamepunt e.
 In eerste instantie herconstrueren via d-m-l-c-i-e.
 Blijkt c-i niet te rijden moet men het eerst via c-b-h-i-e proberen.
 Als nu h-i niet te rijden is, dan is punt e niet meer bereikbaar.
 Het opnamepunt wordt nu f via h-g-a-b-c-l-m-n-f, (geen voorkennis meer van blokkering b-c).
 Blijkt b-c niet te rijden, dan via b-k-l-m-n-f route naar f en de geconstrueerde route vervolgen.

10. VAN DE KAART AFWIJKENDE SITUATIES

a. Algemeen

1. Indien wordt afgeweken van de bepalingen van punt b of c van dit artikel, dan wordt dit in het Bijzonder Reglement duidelijk aangegeven.
2. In voorkomende gevallen wordt m.b.t. artikel 10.b of 10.c de lengte 'X' resp. 'Y' in het Bijzonder Reglement vermeld.
3. Een 'doorsteekje' is een niet op de kaart voorkomende berijdbare verbinding van maximaal 'Y' meter tussen een niet op de kaart voorkomende weg en een op de kaart voorkomende weg. Het gebruik van een doorsteekje heeft tot doel zo kort mogelijk over niet op de kaart voorkomende wegen te rijden.
4. Wanneer men tijdens het berijden van een niet op de kaart voorkomende weg een op de kaart doodlopende weg kruist, dan dient deze weg vanaf dat punt in de niet doodlopende richting te worden bereden.
5. Van een veranderde wegaansluiting is alleen sprake aan het 'begin' van een weg.
6. Bij een gewijzigde situatie aan het 'eind' van een weg is sprake van een op de kaart voorkomende weg, die overgaat in een niet op de kaart voorkomende weg. Dit geldt eveneens voor wegverleggingen tussen het 'begin' en het 'eind' van een weg.
7. In de situatie a is er geen en in de situaties b en c wel sprake van een van de kaart afwijkende situatie



b. Veranderde wegaansluitingen

Veranderde wegaansluitingen mogen niet worden bereden, behalve indien de 'kaart'-situatie voor of op de eerstvolgende samenkomst van wegen kan worden bereikt via een route met een lengte van maximaal 'X' rijmeters. De 'kaart'-situatie dient men zoveel mogelijk in de geplande richting te berijden. Keren is hierbij niet toegestaan.

c. 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 niet op de kaart voorkomende weg c.q. doodlopende kaartweg 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 'Y' meter dienen daarbij te worden gebruikt.