
NATIONALE TEAMRIT KAARTLEZEN 2018

24 november 2018

BIJZONDER REGLEMENT

Versie 18-09-2018

HOOFDSTUK A: ORGANISATORISCH GEDEELTE

1. Organisatie

De Nationale Teamrit Kaartlezen 2018, verder te noemen: "Teamrit", wordt onder auspiciën van de NRF georganiseerd door de Automobielfeestclub "de Ellerijders" en wordt verreden op zaterdag 24 november 2018.

2. Reglementering

De Teamrit wordt verreden volgens de bepalingen van:

- het Reglement Nationaal en Regio Kampioenschap (RNRK) uitgave 2015;
- het Nationaal Reglement Ritten (NRR) uitgave 2018;
- het Algemeen Technisch Reglement Ritten (ATRR) uitgave 2011 (versie okt 2011);
- het Technisch Reglement Kaartlezen (TRK) uitgave 1999 (versie febr. 2005), delen 1 en 2;
- alle op genoemde reglementen uitgegeven jurisprudentie en uitspraken;
- dit Bijzonder Reglement en alle nog door de organisatie te verstrekken aanvullingen en/of wijzigingen.
- Dit reglement is goedgekeurd door de Sectie Reglementszaken Kaartlezen van de NRF. onder nummer KL-10-18/WdD

Allerlei communicatiemiddelen zoals navigatiesystemen, gsm en dergelijke mogen worden gebruikt. Overleg met andere teams is niet toegestaan en zal onherroepelijk leiden tot diskwalificatie.

3. Teams

Een team bestaat uit twee equipes (2 bestuurders en 2 navigators).
De Teamrit kent geen klasse-indeling.

4. Acceptatie inschrijving

Eerst nadat het verschuldigde inschrijfgeld ad € 100,- per team is ontvangen kan de inschrijving worden geaccepteerd.
Inschrijfgeld kan worden overgemaakt op rekening : NL58 RABO 0118 9780 47 tnv penningmeester AC de Ellerijders.

5. Licenties – Aansprakelijkheid – Rijbewijs

Zowel bestuurder(st) als navigator(trice) moeten hun geldige **licentie** aan de starttafel tonen.
Voor degene die niet in het bezit is van een licentie, is een tijdelijke licentie (gratis) aan de starttafel verkrijgbaar.
Bestuurders dienen in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs. Bestuurders en navigators mogen tijdens de Teamrit niet van functie wisselen.
De deelnemers dienen een vrijwaringsclausule te ondertekenen, een en ander conform artikel 10 NRR.

6. Verzekering

De deelnemende auto's dienen WA verzekerd te zijn, overeenkomstig de bepalingen van de Wet Aansprakelijkheids-verzekering Motorrijtuigen.

7. Wegenverkeerswet

Geconstateerde verkeersovertredingen kunnen leiden tot diskwalificatie van de betreffende equipe.

8. Materiaal - Wedstrijdtafel - Start - Finish

U bent op zaterdagochtend 24 november 2018 voor de start te gast bij:

Restaurant & Partycentrum "De Haas"

Jufferenstraat 21 in Elburg

Telefoon 0525-681737

Dit is ook de locatie van de finish en prijsuitreiking.

De rustlocatie is: (Restaurant Diamant, Heerderweg 78, 8161 BN Epe)

De starttafel is op zaterdag geopend vanaf 8:00 uur.

De teams starten om de 2 minuten: team 1 start om 9:01 uur.

Deelnemers dienen 30 minuten voor hun starttijd aanwezig te zijn.

De startformaliteiten dienen door de teamleiders te worden verricht voor het volledige team.

De teamleiders dienen te controleren of zij, na de inschrijving aan de starttafel, in het bezit worden gesteld van 2 x 4 routecontrolekaarten (kaart 4 met tijdenstrook), 2 x laatste aanwijzingen (indien van toepassing) en 2 x schaalliniaaltje **1 : 40.000**.

Op de starttijd van het team ontvangt de teamleider twee sets van 3 wedstrijdkaarten: één set voor equipe ROOD en één set voor equipe BLAUW.

De diverse equipes dienen te controleren of men in het bezit werd gesteld van het nodige en juiste materiaal: 3 wedstrijdkaarten + 4 routecontrolekaarten, waarvan één met tijdenstrook + eventueel laatste aanwijzingen en een schaallatje **1: 40.000**.

Na de rust kan op de op de tijdkaart vermelde "Vertrektijd na de rust" elke equipe zijn eigen wedstrijdbescheiden voor traject 2 in ontvangst nemen.

De equipes dienen te controleren of men in het bezit is van het nodige (juiste) set van 2 wedstrijdkaarten.

9. Verplichte rust

De trajecten 1 en 2 worden samen gezien als één rit.

Tussen het eerste en tweede traject is een verplichte rust gepland van 55 minuten.

Na de rust starten de teamleden individueel.

De starttijd na rust is gelijk aan de werkelijke tijd bij VTC 1 + 55 minuten.

De oorspronkelijke IPT van de finish blijft daarbij ongewijzigd en mag dus maximaal 60 minuten worden overschreden, anders volgt diskwalificatie.

10. Opzet en indeling van de rit

De Teamrit wordt verreden volgens het volgende systeem:

Trajecten 1 en 2 : **Pijlen en Punten kortste route**

De Teamrit is zodanig opgezet dat de equipes van een team min of meer gelijk oprijden zodat onderweg kan worden samengewerkt.

De 2 equipes waaruit een team bestaat worden aangeduid met ROOD en BLAUW. Op het inschrijfformulier dient te worden aangegeven welke equipe onder welke kleur rijdt.

LET OP!!!: Er is getracht geen verschil in moeilijkheid aan te brengen tussen de twee kleuren.

Deze Teamrit bestaat uit twee trajecten.

Traject 1 ca 70 km 170 minuten

Rust 55 minuten

Traject 2 ca 65 km 160 minuten, de precieze tijden krijg u op de dag van de rit.

11. Klassement - Ex-aequo regeling - Protestregeling

- Het teamresultaat is de som van alle strafpunten van de equipes waaruit een team bestaat.
- Bij het uitvallen van een equipe mag de andere equipe van hetzelfde team de controlekaart(en) inleveren.
- Indien meerdere teams eindigen met een gelijk aantal strafpunten dan zal de volgorde van klassering worden bepaald aan de hand van de geconstateerde afwijking ten opzichte van de ideale passeertijd van de twee equipes van het team bij een daarvoor opgestelde bemande controle. De afwijkingen zijn absoluut, dat wil zeggen dat bij het berekenen van de totale afwijking van het team, het te vroeg zijn van een equipe, niet het te laat zijn van de andere equipe compenseert.
- Indien op deze wijze geen beslissing wordt verkregen zal het team waarvan de equipe ROOD het langst foutloos heeft gereden het hoogst worden geklasseerd. Indien dan nog geen beslissing is verkregen geldt het bovenstaande voor BLAUW. Indien dan nog geen beslissing is verkregen beslist loting.
- De protestregeling wordt toegepast conform artikel 16 a. van het NRR.
- Tot 15 minuten na het publiceren van de voorlopige uitslag kunt u vragen stellen met betrekking tot zogenaamde rekenfouten. Alleen schriftelijke vragen worden beantwoord. De vragenbriefjes zijn verkrijgbaar bij de finishtafel.
- Het ochtendtraject en het middagtraject worden samen gezien als één rit.

12. Tijdcontroles

De tijdcontrole voor de Start bevindt zich binnen in de startlocatie.

De VTC 1 en de Finish bevinden zich in het veld.

De start van traject 2 bevindt zich binnen in de rustlocatie.

Conform het ATRR zijn de VTC 1 en FC geopend tot max. 60 minuten na de IPT van elke deelnemer (zie ook punt 9).

Later melden betekent niet-klassering, waarbij de resultaten van het betreffende traject van die deelnemer vervallen. Gelet op onderdeel 11 (Klassement) houdt dit tevens in dat het team niet wordt geklasseerd.

13. Malversaties - Uitsluiting

Veranderingen en/of knoeien in de controlekaarten, alsmede door een official geconstateerd overleg tussen equipes van verschillende teams tijdens de rit, heeft diskwalificatie van de betreffende teams tot gevolg.

14. Diversen

Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven kan tijdens de rit het tijdschema worden gewijzigd. Een dergelijke wijziging zal bij een bemande routecontrole, een VTC, dan wel tijdens de rust, aan de deelnemers bekend worden gemaakt.

Verder behoudt de organisatie zich het recht voor de rit geheel uit te stellen, af te gelasten of in te korten indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven.

15. Onvoorzien

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de organisatie

16. Inlichtingen

Betreffende organisatorisch gedeelte + Technisch reglement:

Henk Jongman 06-51084972

Tevens op zaterdag 24 november 2018 vanaf 08.00 uur bij de documentencontrole.

HOOFDSTUK B: TECHNISCH GEDEELTE

1. Controles en opdrachten

Conform artikelen 3 t/m 10 (behalve art. 9 dus geen geheime tijdcontroles) van het ATRR en artikel 1 van het TRK en onderstaande aanvullingen.

- Een bemande routecontrole bevindt zich rechts van de route en is kenbaar aan tenminste één oranje vlag. Indien een bemande routecontrole vanuit beide richtingen moet worden aangedaan, dan is aan beide zijden van de weg een oranje vlag geplaatst.
- Een onbemande routecontrole kan ook **links** van de weg staan.
- Onbemande cijfer- en getalcontroles zijn keercontroles.
- Opdrachten geplaatst bij controles of verstrekt door controleurs dienen met voorrang te worden uitgevoerd (ook al zijn ze in strijd met de overige bepalingen van dit reglement).
- In artikel 1, van het TRK gelden de volgende codes:

DMP Bij de opdracht DMP dient men zonder voorkennis een nieuwe route naar de genummerde pijl of punt te construeren.

NVH niet (verder) herconstrueren

HK Hier keren, zowel links of rechts (L of R)

- Er zijn geen zogenaamde 'scherprijders' geplaatst.

2. Ritpijlen

Conform artikel 2 van het TRK en onderstaande aanvullingen.

Er wordt gebruik gemaakt van pijlen met opschrift "de Ellerijders" (zie voorbeeld aan de starttafel).

tevens wordt er gebruik van DLW's gemaakt, deze DLW's net zo gebruiken als een naar beneden wijzende pijl.

3. Kaartmateriaal

- De schaal van het verstrekte kaartmateriaal is 1:40.000.
- Er dient steeds op elk kaartfragment afzonderlijk te worden gereden (dus niet construeren/herconstrueren op kaartfragmenten die niet aan de beurt zijn).

4. Routeopdracht : Pijlen en Punten kortste route

Van de Start tot VTC 1 van VTC 2 tot de Finish moet een aaneengesloten route worden geconstrueerd waarbij de op de kaart staande pijlen en of punten in nummervolgorde worden opgenomen in de constructie.

Routeconstructie

- Van de start naar de voet van de eerste pijl cq punt, tussen de pijlen en of punten onderling, en tussen de laatste pijl en of punt en de finish dient, via kaartwegen, de kortste route te worden geconstrueerd.
- De aldus geconstrueerde route dient zo nauwkeurig mogelijk te worden gereden. Indien dit niet mogelijk is treden de herconstructieregels in werking.
- Hierbij dienen onderstaande regels betreffende het gebruik van wegen in acht te worden genomen.

Te gebruiken wegen

a. Het is gedurende de gehele rit toegestaan om:

- Pijlen of gedeelte van pijlen in de route op te nemen, doch uitsluitend in voorwaartse richting.
- Pijlen te raken of te kruisen
- Pijlen meerdere malen in de route op te nemen (dit **geldt** dan niet als het reglementair aandoen van zo'n pijl volgens artikel 6.a.)
- Rode en Blauwe lijnstukken te raken en kruisen.

b. Het is gedurende de gehele rit NIET toegestaan om:

- Pijlen of delen van pijlen tegengesteld te rijden.
- Rode of blauwe lijnstukken en wegen mogen alleen door de betreffende equipe geheel of gedeeltelijk in de constructie worden opgenomen. Voor de andere equipe blokkeren deze lijnstukken en wegen.

-
- Overige wegen, dus ook wegen met **Punten**, mogen meerdere malen en in beide richtingen in de constructie worden opgenomen.
- Indien de pijl naast een andere weg is getekend, waardoor er geen bermlijn zichtbaar is, dan moet er van worden uitgegaan dat er alleen een aansluiting is bij kaartwegen (Analoog aan voorbeeld TRK art. 7h m.b.t. overwegen)
- Kleine uitwasjes aan de pijlen worden geacht te zijn getekend overeenkomstig de berijdbare situatie ter plaatse.
- Kaarttekens, kaartteksten blokkeren een weg niet.
- Door de organisatie aangebrachte tekstblokken, nummers van punten of pijlen, stippen en TC's, blokkeren de weg wel.

5. Herconstructie algemeen

- 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 (is opnamepunt) in de oorspronkelijke rijrichting wordt voortgezet;
 - 2) de herconstructieroute zo kort mogelijk is.
- b. Indien de 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 in acht name van het gestelde in dit artikel en onderstaand artikel.
- c. Indien tijdens de herconstructie een "later" volgend stuk van de geconstrueerde route wordt gebruikt, geldt dit nimmer als het berijden van de route volgens de routeopdracht.

6. Herconstructie aanvullende bepalingen gebruik wegen

- Ten aanzien van de herconstructie gelden dezelfde bepalingen als die welke gelden voor de routeopdrachten, genoemd in artikel 4 (pijlen en punten kortste route).
- Rode of blauwe lijnstukken en wegen mogen door de betreffende equipe onbeperkt in de herconstructie worden opgenomen.
- Lijnstukken en wegen van de andere kleur mogen in de herconstructie worden opgenomen, met dien verstande dat het in de herconstructie opnemen van deze lijnstukken en wegen over een zo kort mogelijke afstand dient te geschieden (dus een langere route waarbij een kortere afstand over lijnstukken en wegen van de andere kleur wordt gereden heeft de voorkeur boven een kortere route waarbij over een langere afstand over een lijnstuk van de andere kleur wordt gereden).
- Indien tijdens de herconstructie wegen ter plaatse niet aanwezig zijn en slechts de keuze bestaat tussen keren of (een deel van) een lijnstuk van een andere kleur te gaan berijden, dient voor het laatste te worden gekozen.
- Indien een kaartweg vanaf één zijde niet bereden kan of mag worden, mag men niet aannemen dat deze kaartweg dan ook niet berijdbaar is vanaf de andere zijde.

7. Voorkennis

Conform artikel 9 van het TRK, deel 2.

8. Van de kaart afwijkende situaties

Conform het artikel 10 van het TRK, deel 2.

De bedoelde lengtes "X" en "Y" zijn 50 (rij)meters.

Bij "X" is keren toegestaan.