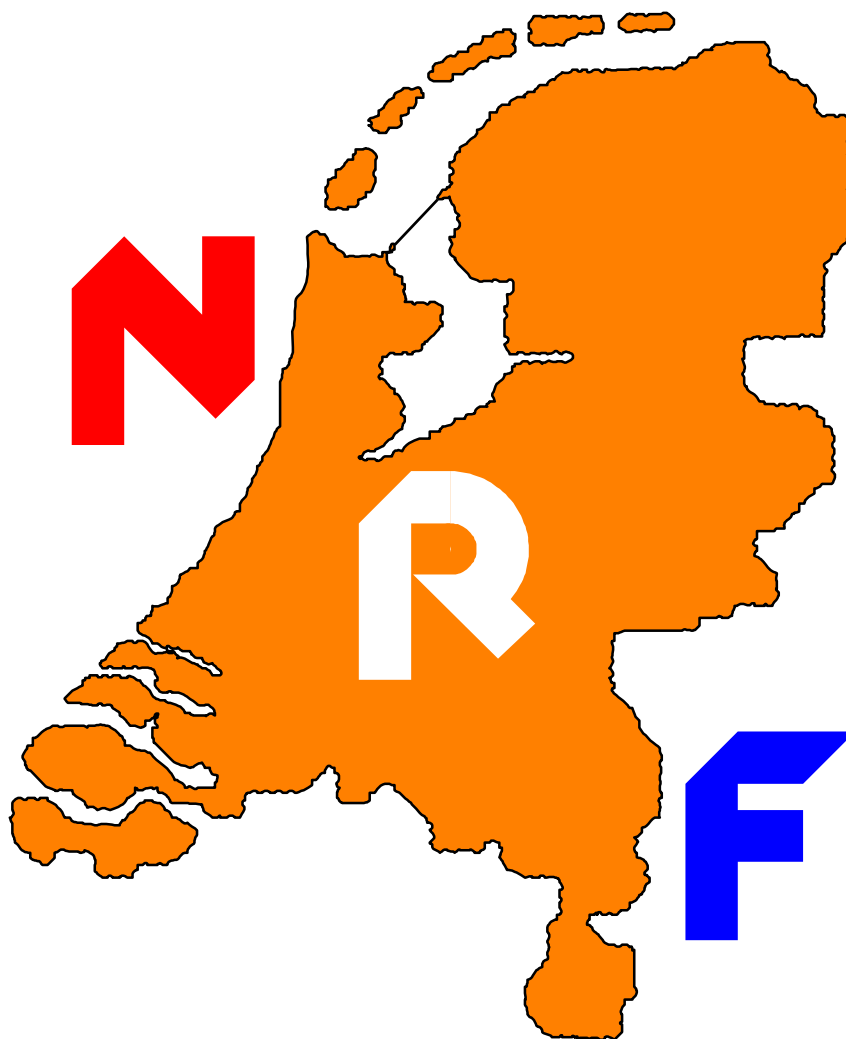


KLASSIEKERS REGLEMENTEN

Nederlandse Rittensport Federatie



uitgave 2006, versie oktober 2005

Uitzetters Reglement Klassiekerritten (URKLAS)

Colofon :

Uitgave : Nederlandse Rittensport Federatie - Amersfoort

Eindredactie : NRF, Sectie Klassiekers

Gewijzigd : oktober 2005

1. ALGEMEEN

1. Het URKLAS is bedoeld als naslagwerk voor organisatoren van klassiekerritten. Het heeft betrekking op het technische deel van de rit en volgt de opbouw van het Basis Reglement Klassiekerritten (BRKLAS).
2. De organisatoren dienen zich te houden aan de richtlijnen die in dit reglement gegeven worden. Bij ritten meetellend voor het NRF Kampioenschap dient het Bijzonder Reglement te zijn goedgekeurd door de NRF Werkgroep Klassiekers.
3. Bij een klassiekerrit verzorgt de organisatie een Bijzonder Reglement, waarin minimaal zijn opgenomen:
 - a. Deel 1 t/m 3 van het BRKLAS (muv van artikel 1, dus artikel 2 t/m 7). **Afwijkingen op deze artikelen zijn niet toegestaan, tenzij goedgekeurd door de NRF Werkgroep Klassiekers.** Herstelcodes bij controles mogen wel toegevoegd worden (zie art. 2.4).
 - b. De gebruikte kaartleessystemen, inclusief de eventueel geldende beperkingen ten aanzien van het gebruik van kaartwegen bij de routeconstructie en de eventueel geldende regels bij routeonderbreking.
 - c. Indien van toepassing: een toelichting op regularity en/of behendigheidsproef, inclusief strafpuntoekenning.
 - d. een overzicht van de lengtes en rijtijden van de trajecten
 - e. een beschrijving van het gebruikte routemateriaal (eventueel kan worden volstaan met een verwijzing naar een voorbeeldenbord nabij de starttafel)
 - f. de gebruikte schaal/schalen van het kaartmateriaal
4. In het routeboek dient een legenda opgenomen te zijn.
5. In het routeboek, bij aanvang van de rit en tijdens de rit (bijv. bij een route- of tijdcontrole) kunnen door de organisatie nog aanwijzingen verstrekt worden.
6. De gemiddelde snelheid van de trajecten mag de 36 km/uur niet overschrijden.
7. In alle gevallen waarin de reglementen niet voorzien, beslist de wedstrijdleiding.

2. CONTROLES

1. Indien deelnemers een bemande routecontrole van 2 kanten moeten aandoen, dan dient de organisatie aan beide zijden van de weg een oranje vlag te plaatsen.
2. Een onbemande routecontrole dient min of meer haaks op de rijrichting geplaatst te worden. Het is niet toegestaan om met één (evenwijdig aan de route geplaatste) onbemande routecontrole te controleren of de deelnemers de weg in 2 richtingen gereden hebben. In zo'n geval dient de organisatie aan beide zijden van de weg een onbemande routecontrole te plaatsen.
3. Bij maximaal één bemande routecontrole per traject mag de WPT genoteerd worden ten behoeve van eventuele ex-aequo klasseringen.
4. Indien de organisatie gebruik wenst te maken van andere herstelcodes dan die staan aangegeven in BRKLAS art. 2.D, dan dienen de aanvullingen opgenomen te worden in het Bijzonder Reglement van de rit.

3. KAARTMATERIAAL

1. Start, TC's, VTC's en de FC dienen duidelijk vermeld te zijn op het kaartmateriaal. Bij systemen waarbij geen sprake is van een (normale) kaart (bol-pijl, visgraat, blinde lijn) dienen van deze vaste punten in de rit tenminste de straat- en plaatsnaam vermeld te zijn.
2. De organisatie kan in de rit gedeelten van de te rijden route als zgn. quiet zone aanmerken. In het routeboek moet duidelijk zijn aangegeven waar de quiet zone zich bevindt en/of waaraan de quiet zone 'in het veld' herkenbaar is.

4. ROUTECONSTRUCTIE

1. Bij de beschrijving van een kaartleessysteem dient te worden aangegeven hoe vaak en in welke richting kaartwegen in de routeconstructie opgenomen mogen worden. Daarbij kan een keuze gemaakt worden uit onderstaande mogelijkheden. Kaartwegen mogen:
 - a. onbeperkt (meermalen en in beide richtingen) in de route opgenomen worden
 - b. meermalen in de route opgenomen worden, doch slechts in één richting
 - c. tweemaal in de route opgenomen worden, nl. één keer in de ene richting en één keer in de andere richting
2. Ten aanzien van het berijden van samenkomsten van kaartwegen mogen geen beperkingen worden opgelegd.

5. ROUTEMATERIAAL

1. Nabij de starttafel dient een voorbeeld van een controle, een vlag, een DLW en een ritpijl opgesteld te worden.

6. HET RIJDEN VAN DE ROUTE

1. Het is niet toegestaan deelnemers te confronteren met een situatie, waarop reglementair geen andere mogelijkheid bestaat de route voort te zetten dan door te keren. De enige mogelijkheid om een deelnemer te laten keren is door een opdracht bij een controle.

7. KAARTLEESSYSTEMEN

1. Van de gebruikte kaartleessystemen dient ***altijd*** de volledige reglementering in het Bijzonder Reglement (en eventueel het routeboek) te worden opgenomen.
2. Voor kaartleessystemen die voorkomen in het BRKLAS dient zoveel mogelijk de formulering uit het BRKLAS te worden gebruikt.
3. Het is toegestaan andere kaartleessystemen te hanteren dan die zijn beschreven in deel 4 van het BRKLAS.
4. Bij de beschrijving van een kaartleessysteem dient te worden aangegeven of er routeonderbrekingen kunnen voorkomen en zo ja, hoe dan gehandeld dient te worden. Gebruik daarbij zoveel mogelijk de formulering van BRKLAS deel 5 (art. 19).
5. Bij gebruik van het systeem Grensbenadering dient bij de beschrijving van het systeem de richting waarin de grensbenadering dient plaats te vinden aangegeven te worden (bijv. 'aan de binnenkant van de grenslijn, tegen de wijzers van de klok in').

8. REGULARITY

1. In het gedeelte van het traject waarin een regularity wordt verreden mogen zich géén beweegbare bruggen en/of spoorwegovergangen bevinden, terwijl stads- en dorpskernen zoveel mogelijk vermeden moeten worden.
2. Een regularity dient minimaal 3 km lang te zijn. In de eerste 2,5 km mag geen GTC opgesteld zijn.
3. Tijdens de regularity dient de (geconstrueerde) route geheel gereden te kunnen worden. Routeonderbrekingen mogen in dit deel van de rit niet voorkomen.

9. BEHENDIGHEIDSPROEF

1. Het is uitsluitend toegestaan een behendigheidsproef uit te zetten op een terrein dat is afgesloten voor andere weggebruikers dan de deelnemers.
2. De behendigheidsproef kan met maximaal 60 strafpunten bestraft worden, maar kan ook ingezet worden als alternatief voor de gebruikelijke ex-aequo regeling met registratie van de WPT bij een bemande routecontrole.