



## **Bijzonder reglement Mini-SLS 2024**

De mini-SLS is bedoeld als training. U rijdt deze oefenrit geheel op eigen risico, vergeet niet dat u een gewone verkeersdeelnemer bent en u de geldende wet- en regelgeving steeds in acht moet nemen.

Bij het uitzetten van de route zijn wij in de basis uitgegaan van het bijzonder reglement zoals bij de SLS gebruikelijk is. Om te voorkomen dat u voor deze oefenrit het hele reglement door moet nemen onderstaand de bepalingen die u nodig heeft om de juiste route te kunnen intekenen en rijden.

# 1. TECHNISCHE ASPECTEN

Bij dit Evenement wordt door de Organisator gebruik gemaakt van een combinatie van fysiek routemateriaal (bemande tijdcontroles (start en GTC van een regelmatigheidsproef en reguliere tijdcontroles), routepijlen en borden NO en Q-zone) en virtueel routemateriaal (routecontroles, GTC's bij regelmatigheidsproeven en Q-zone aanduidingen).

Daartoe wordt gebruik gemaakt van de SLS-app (verder kortweg app genoemd). Hoe aanmelding voor de app moet plaatsvinden staat vermeld in de handleiding die u op de startlocatie ontvangt.

In de handleiding vindt u tevens een beschrijving van het gebruik van de app en de verschijningsvorm van de verschillende soorten controles.

## 1.1. Routeboek

In de routeboeken is een tijdschema opgenomen en staat een gedetailleerde beschrijving van de route die moet worden gevolgd, inclusief kaartfragmenten, routeopdrachten, kaartschalen, rijtijden/richttijden, locatie van tijdcontroles en dergelijke.

### 1.1.1. Kaartmateriaal

In het routeboek wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten met een originele schaal van 1:50.000, 1:100.000 of 1 : 200.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment en in de bij het kaartfragment behorende routeopdracht vermeld.

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 1:400.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering van overtreding van deze regel 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. Als de Equipe de controle weigert, dan zal de Equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

### 1.1.2. Routeopdracht

Van start tot finish (van elke etappe) 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 (losse) kaartfragmenten met routeopdrachten verstrekt worden bij bemande controles.

## 1.2. Controlekaarten

Bij de start (TC OUT) krijgt elke equipe via de app de beschikking over een digitale controlekaart. Daar worden onderweg controles op geregistreerd. De controlekaart wordt aan het eind van iedere etappe automatisch naar de organisatie én naar het mailadres van de equipe verzonden.

Voor alle controles waarbij de Equipe de keuze heeft de controle al dan niet te bewaren geldt dat de Equipe als enige verantwoordelijk is voor registratie ervan op de digitale controlekaart.

Bij de TC OUT van elke ochtendetappe ontvangt elke Equipe een fysieke tijdkaart. Op de tijdkaarten zijn voor elke Equipe de ideale passeertijden van de reguliere tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De tijdkaart moet aan het eind van elke middagetappe worden ingeleverd.

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

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de tijdkaart aan bemande controles en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet er zelf op letten de tijdkaart op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de tijdkaart correct is ingevuld. De official is de enige persoon die werkelijke passeertijden op de tijdkaart mag invullen.

## 1.3. Routecontroles (RC's)

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles.

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

Alle onbemande routecontroles zijn virtueel (= zichtbaar in de app) en bemande routecontroles komen niet voor.

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.

Bij het passeren van een virtuele routecontrole verschijnt daarvan een melding in de app. De Organisator kan gebruik maken van controles die bij verschijning in de app **automatisch** (dus zonder tussenkomst van de Deelnemer en onuitwisbaar) op de digitale controlekaart geplaatst worden. Dat is uitsluitend het geval bij snelheidscontroles en geheime tijdcontroles in een regelmatigheidsproef; dit zijn de zgn. Standard Direct Save controles.

Een Deelnemer heeft de keuze een in de app verschenen routecontrole al dan niet te bewaren (= op de digitale controlekaart te plaatsen). De Deelnemer heeft daar 30 seconden de tijd voor; daarna wordt de controle automatisch op de digitale controlekaart geplaatst. Als de controle door de Deelnemer binnen 30 seconden geweigerd is, maar de Deelnemer besluit de controle tóch te willen hebben, dan dient die controle opnieuw (vanuit de juiste richting) te worden aangedaan en alsnog bewaard te worden.

De Deelnemer kan de laatst (niet **automatisch**) bewaarde routecontrole op de digitale controlekaart wissen.

## 1.4. Tijdcontroles (TC's)

### 1.4.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de tijd die ontvangen wordt van de DCF77 tijdseinzen-der in Mainflingen nabij Frankfurt. Deze bron wordt door zendergestuurde klokjes (met zgn. atoomtijd) gebruikt.

### 1.4.2. Herkenbaarheid en melding

Elke Etappe start met een TC OUT en eindigt met een TC IN. Als een Etappe uit meer dan één Traject bestaat, dan zijn er ook "gewone" TC's. Alleen een TC IN mag eerder dan de ideale passeertijd (IPT) worden aangedaan. NB: een TC-IN kan ook in een etappe voorkomen, bijvoorbeeld bij een koffiestop.

Seconden spelen geen rol, er wordt alleen met minuten gerekend bij tijdcontroles. Met bijvoorbeeld "meer dan 15 minuten te vroeg" en "meer dan 30 minuten te laat" wordt dan ook resp. 16 minuten of meer te vroeg en 31 minuten of meer te laat bedoeld.

### 1.4.3. Strafpunten – tijd inhalen

Bij een TC IN mag u zich ongestraft (maximaal 15 minuten) eerder dan de IPT melden. Bij elke andere TC wordt tot en met 15 minuten eerder melden dan de IPT bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking; meer dan 15 minuten voor de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC. Het missen van een TC wordt bestraft met 300 strafpunten.

Later dan de IPT melden bij een TC (OUT, IN of 'gewoon') wordt bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking. Was men bij de voorgaande (niet gemiste) TC ook te laat, dan wordt alleen de tijd die u méér te laat bent bestraft. Meer dan 30 minuten na de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC. Het missen van een TC wordt bestraft met 300 strafpunten.

Tijd inhalen wordt niet bestraft zolang men een TC niet aandoet vóór de IPT. Is dat wel het geval, dan treden de regels zoals beschreven in de eerste alinea in werking.

## 1.5. Regelmatigheidsproef (RP)

Als onderdeel van het Evenement zijn regelmatigheidsproeven opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel staan in het routeboek of worden bij de start van een RP uitgereikt.

U moet de RP zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afleggen volgens de bijbehorende afstand-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.

Tijdens het rijden van de RP controleert de organisatie door één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. De locatie noch de rijtijd naar een GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven.

Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. Het niet langs een GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 100 strafpunten; dit is tevens de maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een RP.

De lengte van de RP is minimaal 2 en maximaal 25 kilometer. Een GTC staat altijd meer dan 2 kilometer na:

1. de start van de RP;
2. een beweegbare brug;
3. een spoorwegovergang;
4. een verkeerslicht.

De RP begint bij een bemande controle, herkenbaar aan een bord CONTROLE (zie art. 2.12), of bij een zogenoemde zelfstart. De locatie van de RP-start is duidelijk in het routeboek aangegeven. Bij een zelfstart staat de starttijd in het routeboek aangegeven als het aantal minuten dat na de werkelijke passeertijd (WPT) bij de voorafgaande TC gestart moet worden. De zelfstart wordt geacht in de eerste seconde van de minuut plaats te vinden.

**Voorbeeld:** stel dat de WPT bij de TC voorafgaand aan de RP 14:07 is en dat de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na die WPT; dan is de zelfstart om exact 14:10:00.

Een GTC is een bemande routecontrole die de doorkomsttijd op een bepaald punt in de route van de RP op de seconde nauwkeurig registreert, of een (onbemande) tijdregistratie via de app. Als een bemande GTC voorzien is van een bord CONTROLE, dan dient u daar te stoppen en de tijdkaart te overhandigen, waarna de geregistreerde passeertijd door de bemanning van de GTC op de tijdkaart genoteerd. Als de GTC niet voorzien is van een bord CONTROLE (of niet zichtbaar is opgesteld), dan hoeft u niet te stoppen en noteert de bemanning de geregistreerde passeertijd op een loglijst. In dat geval kan het dus voorkomen dat u bij het einde van de RP komt zonder dat u bij een GTC bent gestopt. Een GTC die in de app verschijnt wordt automatisch op de digitale controlekaart geplaatst (en kan niet gewist worden).

Een GTC staat nooit opgesteld langs grote doorgaande routes. De RP loopt van de (zelf)start tot een bord met aanduiding END REGULARITY. Het einde van een RP kan ook in het routeboek en in de app zijn aangegeven.

## 1.6. Routeonderbrekingen

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

1. Routeonderbrekingen die de Organisator ook geconstateerd heeft bij het uitzetten van de route. 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 e.d. De Organisator heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten van de route. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in art. 3.1.4. Dit komt in de route van de Tourklasse slechts sporadisch voor.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten en de controle van de route nog niet waren, maar kort voor het evenement of tijdens het voorrijden door de organisator geconstateerd worden (denk aan onverwachte wegwerkzaamheden, tijdelijk geplaatste verbodsborden, een braderie e.d.). In zo'n geval kan de organisator een omleiding aanleggen met behulp van:

- routepijlen
- dubbele routepijlen met een herstelopdracht

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal bewaard te worden. Als de organisator zo'n routeonderbreking NIET heeft waargenomen of om andere redenen geen omleiding aanlegt, dan dient gehandeld te worden zoals beschreven in art. 2.7.3.

3. Routeonderbrekingen, die zich tijdens de regelmatigheidsrit 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 voor tenminste één equipe van een klasse op het niet te rijden weggedeelte staan zullen voor die klasse worden geneutraliseerd.

## 1.7. Routepijlen en NO borden

Er wordt gebruik gemaakt van fysieke routepijlen en borden met de tekst NO.

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift SLS Classic (zie art. 2.12).
2. Horizontale en bij een samenkomst van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers middels een omleiding (zie art. 2.7.2) 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), mogelijk in combinatie met een herstelopdracht. Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen, of de herstelopdracht uit te voeren; er hoeft NIET te worden omgereden om gemiste routedelen 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 ingereeden.
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.
6. Een aan het begin van een weg geplaatst bord met de tekst NO betekent dat het niet de bedoeling is dat die weg bereden wordt. Een weg met een NO bord maakt geen deel uit van de voorgenomen route en kan derhalve ook geen aanleiding zijn tot omrijden. Het bord is uitsluitend bedoeld ter verduidelijking, om te voorkomen dat de betreffende weg zou worden ingereeden, of om ter plaatse mogelijke overlast voor omwonenden te voorkomen.

## 1.8. Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheden 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 maximum snelheid voor de leefomgeving en/of verkeersveiligheid van duidelijk belang is.

Geconstateerde snelheidsovertredingen worden bestraft, waarbij het aantal strafpunten wordt berekend door het aantal kilometers dat de maximaal toegestane snelheid met meer dan 10% overschrijdt te kwadrateren.

Een derde overtreding van de maximumsnelheid wordt bestraft met uitsluiting.

### Voorbeeld

Toegestaan	Geconstateerd	Toegestaan+ 10%	Aantal km te hard (>10%)	Strafpunten
30	40	33	7	49 (7x7)
30	50	33	17	289 (17x17)
50	60	55	5	25 (5x5)
50	70	55	15	225 (15x15)

## 1.9. 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.

Q-zones kunnen in de app, via een fysiek bord Q-Zone 'in het veld' en/of op de kaartfragmenten worden aangegeven. In het laatste geval zijn deze herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding Q-ZONE. Bij een in het veld geplaatst bord Q-zone kan een afstand vermeld worden waarvoor de Q-zone geldt. Indien dit niet het geval is geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt. Onverharde wegen zijn niet per definitie Q-zones.

## 2. ROUTEBEPALINGEN

### 2.1. Algemene Kaartleesbepalingen

#### 2.1.1. De kaart

##### Het kaartfragment zelf

1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in aanleg/ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden.
3. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.
4. Een kaartweg die op de kaart als eenrichtingsweg is aangegeven mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen ter hoogte van een zijweg blokkeren de doorgang niet. Doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang wel. Wanneer uit kaarttekens of uit doorlopende bermlijnen van de bovenste weg blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.

##### Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

6. Bij een "kaartlas", waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo's, rallyschilden, enz.) en tekstvakken (inclusief rondjes met nummers van pijlen, punten, enz.) onderbreken de daaronder gelegen kaartweg(en). Blokkadesymbolen (blokkeringskruisen/stippen, barricades) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook. Een kaartweg is geblokkeerd als ter plaatse de weg en beide bermlijnen van de kaartweg bedekt zijn.
8. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet. In de kaartleessystemen (art. 3.3) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven.
9. Routesymbolen worden geacht uitsluitend op de onderliggende kaartweg te liggen. Pijlpunten die 'uitsteken' en een nabijgelegen kaartweg bedekken blokkeren die weg niet, ongeacht de richting waarin men rijdt.
10. Kleine "uitwasjes" aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
11. Een (deel van een) pijl of de ingetekende lijn mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden. Raken en kruisen wordt niet beschouwd als tegengesteld rijden.
12. 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.
13. Om een punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
14. Cirkels of ellipsen die een quietzone of een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook niet.

**Figuur 1: voorbeeld van wel/niet blokkeren**

Op het kaartfragment hiernaast is systeem "Pijlen kortste route met barricades" van toepassing. De stippellijn geeft de hoofdroute aan.

De nevenroute om de barricade in pijl 1 loopt via **a-b-c-d-e-f-g**. Niet door de barricade heenrijden, ook niet op de parallelweg. Wel door het kaartteken (pijltje dat naar "10.6" wijst) en de kaarttekst ("Veld") heen. Tenslotte mag óók door de pijlpunt van pijl 1 heengereden worden.



### 2.1.2. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van kaartwegen. 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 het systeem Punten Vrije Route, waarbij keren wel toegestaan is bij de routeconstructie.
3. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden. De start van een RP of Test mag ook maar eenmaal in de route opgenomen worden.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen meer dan eens, maar slechts in één richting in de route worden opgenomen (de richting waarvoor bij het voor de eerste maal in de route opnemen van de weg gekozen is).  
Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (art. 3.1.4) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.
5. Bij de routeconstructie dient rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).
7. Een TC dient te worden aangereden vanuit de richting die de punt van het TC-vlaggetje waarmee de TC op het kaartfragment wordt aangeduid aangeeft.

### 2.1.3. Het rijden van de route

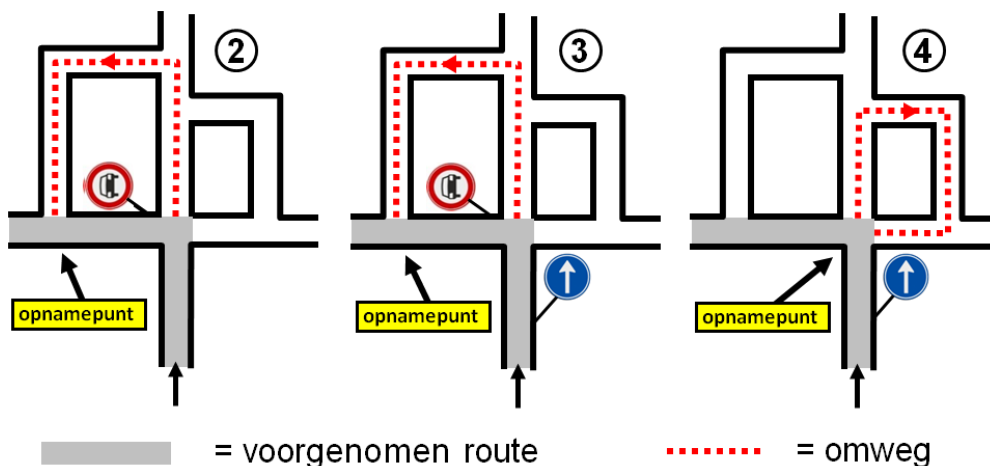
1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet 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 bevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.
4. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding om 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.
5. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan 100 meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. 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.

### 2.1.4. De constructie van een omweg

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren over kaartwegen naar het punt waarop men de voorgenomen route kan opnemen (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  - a. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden als bij de routeconstructie;
  - b. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
  - c. de omweg zo kort mogelijk is.

Als een weg die men wil inrijden vanuit de rijrichting niet ingereden kan of mag worden, maar mogelijk wél vanuit (een) andere rijrichting(en), dan dient daar rekening mee gehouden te worden bij de constructie van een (nieuwe) omweg (zie de figuren **2-4** hieronder).



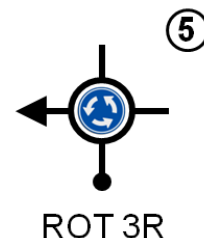


2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de rijregels zoals hierboven verwoord in werking.
3. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert men een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen (vanuit welke rijrichting(en)) niet in te rijden zijn (voorkennis). Die voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
4. Indien een weg die men wil inrijden niet aanwezig is of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende weg niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

## 2.2. Herstelopdrachten bij controles

Bij het verschijnen van een controle in de app of bij de dubbele pijlen na een wegopbreking (zie art.2.7.2) kan een (herstel)opdracht vermeld worden, die met voorrang op de routeopdracht uitgevoerd moet worden. In onderstaande opsomming treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander geheel getal en – behalve bij herstelcode ROT – in plaats van de R (van rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

1R	eerste weg rechts;
AR	asfaltweg rechts;
ER	einde weg rechts;
HK	hier keren;
ROT 3R	op rotonde (of verkeersplein) derde weg rechts;
VR	voorrangskruising rechts;
VO	voorrangskruising oversteken;
XR	viersprong rechts;
XO	viersprong oversteken.



*Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie in het veld*

NVO *)	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;
DMIL *)	niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
DMP 2	bij bol-pijl doorgaan met opdracht 2; bij kaartlezen niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3.
DM TC	niet verder omrijden, nieuwe route naar de eerstvolgende TC construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3.

*\*) Deze herstelopdrachten komen alleen op of zeer kort vóór het bereiken van de voorgenomen route voor.*

Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door de eerste letter(s) van de klasse(n) waarvoor ze bedoeld zijn. **Voorbeeld:** "S:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor de Sportklasse", "ST:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor Sport- en Tourklasse". Deelnemers in de niet in de herstelopdracht genoemde klassen die zo'n controle aandoen bewaren de letter of het getal van de controle wel, maar voeren de herstelopdracht niet uit.



## 2.3. Systeembeschrijvingen

Systemen kunnen in combinatie met elkaar worden gebruikt. De bepalingen die gelden voor de individuele systemen blijven daarbij onverminderd van toepassing. Bij elke combinatie van systemen dient op weg naar het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, de kortste route te worden geconstrueerd. **Voorbeeld:** stel dat de combinatie Pijlen kortste route en Punten op één na kortste route is, dan dient op weg naar een pijl de kortste route, op weg naar een punt één na kortste route en op weg naar de TC de kortste route geconstrueerd te worden.

### 2.3.1. Ingetekende Lijn

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereiden te worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereiden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden (dit komt alleen voor bij omrijden).

### 2.3.2. Ingetekende Lijn met barricades (BARIL)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereiden te worden, waarbij de barricades ontweken moeten worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereiden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. De IL wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  1. de IL op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
  2. de IL op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
  3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de IL en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

### 2.3.3. Pijlen kortste route

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 oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. 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.

### 2.3.4. Pijlen kortste route met kleurbeperving

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 oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht wit te zijn.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. 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.
5. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van in de routeopdracht aangegeven gekleurde kaartwegen.
6. 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.

### 2.3.5. Pijlen kortste route met barricades

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin eerst een hoofdroute vastgesteld wordt zonder rekening te houden met barricades en daarna nevenroutes om de barricades heen geconstrueerd moeten worden.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.

3. De hoofdroute ontstaat door met inachtneming van het bovenstaande alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde in de route op te nemen, waarbij op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route wordt geconstrueerd. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met de barricades.
4. De hoofdroute kan op de pijlen onderbroken worden door barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In de volgorde waarin men de barricades in de hoofdroute tegenkomt dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrikheid geldt dat:
  1. de hoofdroute op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
  2. de hoofdroute op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
  3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de hoofdroute en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

### **2.3.6.Punten (op één na) kortste route**

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 punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de (op één na) kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### **2.3.7.Kompaspunten**

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 punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Van een punt kan in de routeopdracht zijn aangegeven vanuit welke rijrichting men dit punt moet aandoen en welke rijrichting gekozen moet worden bij het verlaten van het punt. Is geen richting aangegeven, dan is de keuze van de rijrichting vrij.
3. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Bij punten aangegeven verplichte rijrichtingen zijn alleen van toepassing als men het punt aandoet om vanuit daar op weg te gaan naar het volgende punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt.
4. Op weg naar een punt 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.

### **2.3.8.Punten vrije route**

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient een route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Elk punt is met de auto te bereiken.
3. Alleen op (of zeer dicht nabij) een punt kan één controle staan. Er *hoeft* geen controle op een punt te staan, maar als er een controle staat, dan is die controle goed.
4. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Echter, alleen controles op aan de beurt zijnde punten dienen te worden bewaard.
5. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt mag een vrije route gereden worden en er mag gekeerd worden. 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/stip erdoor.
6. Voor het bepalen van de lengte van de rit is de kortste (te rijden) route aangehouden.

### **2.3.9.Bol-pijl (met of zonder afstanden)**

1. Aan de hand van bol-pijl opdrachten, bestaande uit situatieschetsen met eventueel aanvullende aanduidingen, dient met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen steeds de kortste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereden te worden.
2. Bij een situatieschets kan de afstand vanaf de vorige bol-pijlsituatie en de totaalafstand vanaf de start en/of tot de finish van het routedeel waarvoor de bol-pijl opdrachten gelden zijn aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (\*).
3. De bol-pijl opdrachten dienen in oplopende nummervolgorde uitgevoerd te worden.
4. De situatieschetsen zijn niet op schaal getekend.

5. De situatieschetsen kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Wegen die in de situatietekening een hoek van  $90^0$  maken hoeven dat in werkelijkheid niet te doen.
6. Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
7. Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. Deze wegen zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.
9. Alle verharde wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de situatieschets opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet in de situatieschets te zijn opgenomen.
10. Tussen de bol-pijl opdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.