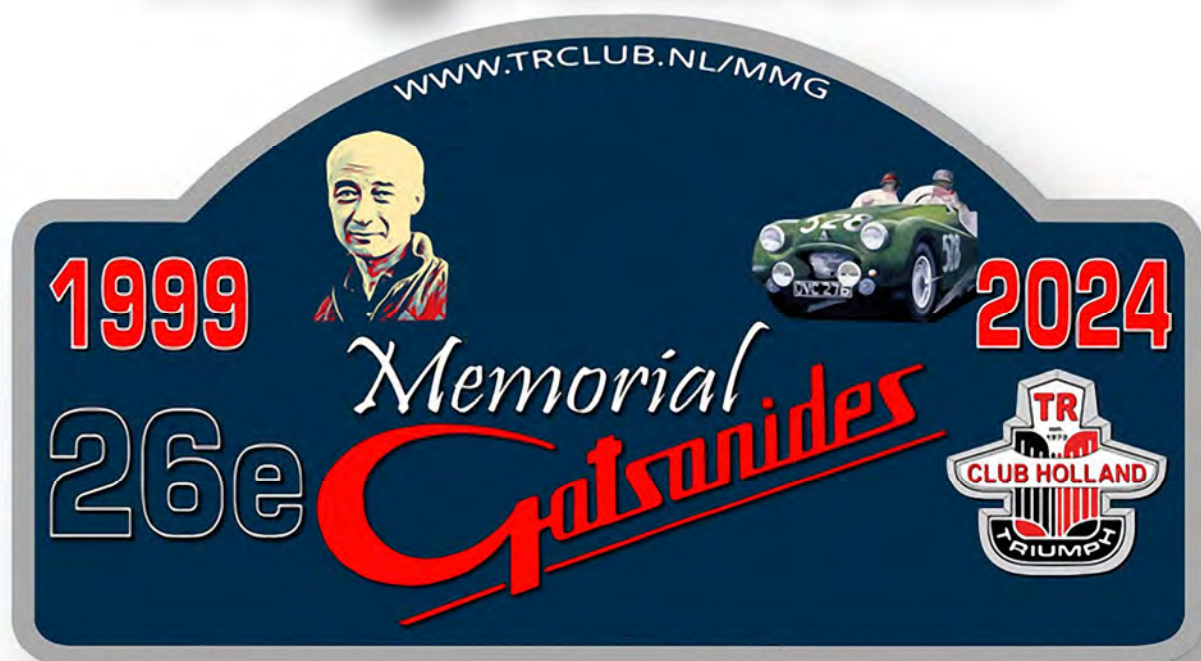


Reglement



28 september

2024

Markelo





DEEL 1 BIJZONDER REGLEMENT

1. Programma

21 sept. 2024 Publicatie startlijst, verzending acceptatiebrief

28 sept. 2024

08.15 uur: Opening documentencontrole in Herberg de Pot, Potdijk 9, 7475 SL, Markelo. Tel. 0547 361 342

09.01 uur: Start 1^e deelnemer traject 1

Ca. 12.00 uur: Lunch 1^e deelnemer in Herberg de Pot, Markelo

Ca. 12.45 uur: Start 1^e deelnemer traject 2

Ca. 16.00 uur: Finish 1^e deelnemer in Herberg de Pot, Markelo

Ca. 17.00 uur: 'Happy hour'

Ca. 18.00 uur: Aanvang buffetdiner

Ca. 19.00 uur: Publicatie van de uitslag en aansluitend prijsuitreiking

2. Omschrijving

De TR Club Holland organiseert in samenwerking met Stichting "De Wegkruisers" op zaterdag 28 september de 26^e Memorial Maus Gatsonides (Verder te noemen MMG 2024). Stichting "De Wegkruisers" is aangesloten bij de NHRF (Nederlandse Historische Rally Federatie) en de NRF (Nederlandse Rittensport Federatie). Het reglement van de MMG 2024 is gebaseerd op de reglementen van de NRF voor zover in dit bijzonder reglement niet anders is bepaald.

De rally bestaat uit het zo goed mogelijk uitvoeren van diverse kaartleesopdrachten. De rally wordt verreden in de provincies Overijssel en Gelderland.

Voor de MMG 2024 is ontheffing van artikel 10 Wegenverkeerswet verleend door Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel onder kenmerk: D2024-00030014, zaaknummer Z2024-00003411 d.d. 04-07-2024 en een verklaring van geen bewaar is ontvangen van de Gemeente Berkelland (Gelderland) onder zaaknummer 934179 d.d. 28-05-2024. Alle documenten zijn in het bezit van de wedstrijdleiding.

De inschrijving staat open voor drie categorieën deelnemers: sport-, toer- en instapklasse. De instapklasse is bedoeld voor deelnemers met zeer weinig of geen ervaring. De toerklasse voor meer ervaren deelnemers en de sportklasse voor zeer ervaren deelnemers.

De totale lengte van MMG 2024 bedraagt voor de sportklasse ca. 200 kilometer, voor de toerklasse ca. 185 kilometer en voor de instapklasse ca. 170 kilometer. De gemiddelde snelheid zal maximaal 36 km/u bedragen.

De rally is verdeeld in twee trajecten. Het routeboek voor traject 1 en de controlekaarten voor de hele MMG 2024 ontvangt u op uw starttijd bij de starttafel in Herberg de Pot te Markelo. Routeboek 2 ontvangt u bij uw vertrek uit de lunchlocatie.

3. Technische organisatie

Officials van het evenement

De MMG 2024 wordt rit-technisch georganiseerd door Stichting De Wegkruisers.

Algemene leiding:	Peter van der Lans
Wedstrijdleiding:	Paul van Os
Uitzetters route:	Jaap Daamen (tr.1) en Dick van Lierop (tr.2)
Routecontroleur:	Adrie Brugmans
Rekenkamer:	Ernst en Renate Kleijn, Wim en Joke den Doop
0-wagen:	Adrie Brugmans, Jaap Daamen, Dick van Lierop



Sluitwagen: Kees Veldkamp, Peter Spithorst
Marshals: Jan Homma, Hans Bervoets, Rob Faber, Hans Daamen

4. Milieu

Het is verboden het milieu onnodig onevenredig te belasten. Zo is het verboden te rijden met een afgebroken uitlaat waardoor overmatige geluidsoverlast wordt veroorzaakt, of de bodem te verontreinigen door morsen of lekkage. Overtredingen kunnen tot uitsluiting leiden, onverminderd de verplichting van de deelnemer om de kosten van reiniging, schade etc. te vergoeden.

5. Inschrijving / privacybeleid

De deelnemer gaat door inschrijving akkoord met alle voorwaarden die op het inschrijfformulier worden genoemd, doet afstand van zijn portretrecht en accepteert het privacybeleid van Stichting De Wegkruisers en de TRCH.

De inschrijving moet uiterlijk zaterdag 21 september 2024 in het bezit zijn van de organisatie.

6. Betaling en acceptatie

De inschrijving kan pas worden geaccepteerd, als het totale inschrijfgeld door de organisatie is ontvangen. Zonder betaling van het inschrijfgeld wordt de équipe niet toegelaten tot de start.

De acceptatiebrief met startnummer/starttijd en andere relevante informatie zal in de week voorafgaande aan de MMG 2024 worden toegezonden.

7. Verzekering - Vrijwaringclausule

De deelnemers dienen aan te kunnen tonen dat de deelnemende auto WAM-verzekerd is tijdens het evenement. Daarboven dienen de deelnemers bij de inschrijftafel een clausule te ondertekenen, waarin zij verklaren dat de deelnemende auto verzekerd is en dat zij de organisatie vrijwaren voor welke schade dan ook.

Voor het evenement is via de NRF een secundaire verzekering afgesloten. Deelnemers dienen hiertoe een geldige NRF-licentie te hebben. Aan deelnemers die geen (geldige) NRF-licentie hebben, zal gratis een tijdelijke daglicentie worden verstrekt aan de starttafel.

8. Toegelaten auto's

Deelname staat open voor alle auto's van het merk Triumph. Een technische keuring zal niet worden gehouden, maar er zal op worden toegezien dat uw wagen (indien van toepassing) APK gekeurd is en voldoet aan de wettelijke bepalingen.

9. Rallyschilden

De door de organisatie verstrekte rallyschilden moeten gedurende het gehele evenement op de auto zijn bevestigd, waarbij de kentekenplaten zichtbaar moeten blijven.

10. Documentencontrole

Bij de documentencontrole vóór de start zullen, ten minste, worden gecontroleerd:

- Rijbewijs van de bestuurder
- Kentekenbewijs met (indien van toepassing) bijbehorend geldig APK formulier.
- Verzekeringsbewijs (Groene kaart)
- Verder zullen beide leden van de équipe de vrijwaringclausule moeten ondertekenen.

11. Afstand-, snelheid- en tijdmeting, GPS, GSM

Elk type elektronische of mechanische meetapparatuur is toegestaan. Ook het gebruik van apps op een mobile telefoons voor meting van afstand is toegestaan.

Het gebruik van een elektronisch (eventueel GPS-gestuurd) kompas is toegestaan. GPS navigatie-apparatuur is niet toegestaan.



12. Tijdcontrole (TC) en “Time Window” controle (TWC)

Er zijn in de MMG 2024 slechts 2 tijdcontroles:

TC-1 (Start) en TC-2 (Finish)

TC-2 mag ongestraft te vroeg worden aangedaan. Bij TC-2 krijgt men voor te laat melden 1 strafpunt per minuut. Is men meer dan 30 minuten te laat, dan krijgt men voor de minuten boven de 30 minuten 2 strafpunten per minuut.

Is men meer dan 60 minuten te laat bij TC-2 dan wordt men niet geklasseerd.

Om te controleren of men gedurende de rally op schema ligt, zijn op de tijdkaart een aantal TWC's aangegeven. Dat zijn bemande controleposten, waarbij staat aangegeven binnen welk tijdvenster (Time Window) men geacht wordt deze controle aan te doen, maar men krijgt bij een TWC geen strafpunten voor te vroeg of te laat.

Het is echter niet toegestaan om je vroeger te melden dan het tijdvenster aangeeft, aangezien de controleurs dan wellicht nog niet aanwezig zijn.

Bij elke TWC staat naast het tijdvenster ook de ideale meldingstijd aangegeven. Het niet aandoen van een TWC wordt bestraft met 30 strafpunten.

TC's en TWC's kunnen zich binnen bevinden.

Op de tijdkaart staan de ideale persoonlijke meldingstijd bij TC-2 (Finish) en de persoonlijke tijdvensters bij de TWC's reeds voorgedrukt.

13. Lunchpauze

Bij de rust in Herberg de Pot is een TWC-IN. Er kunnen daar dus geen tijdstrafpunten voor te vroeg of te laat melden worden opgelopen.

Bij binnenkomst dient u daar uw route-controlekaart van traject 1 in te leveren.

Voor de rust is 45 minuten gepland. Op de tijdkaart staat aangegeven vanaf welk tijdstip routeboek 2 afgehaald mag worden bij TWC-UIT

U kunt ook langer pauzeren. Als u maar zorgt binnen de toegestane tijd bij TC-2 (Finish) te zijn. (Zie artikel 16)

14. Routecontroles (RC)

Een RC kan een onbemande of een bemande controle zijn.

Een **onbemande** RC is herkenbaar aan een oranje bord waarop in het zwart een letter. De equipe dient zelf de betreffende letter onuitwisbaar en enkellijng met een pen in te vullen in het eerstvolgende vrije vakje van de routecontrolekaart. Verbeteringen of veranderingen op een controlekaart zijn niet toegestaan en worden per geval met 30 strafpunten bestraft.

Een onbemande RC kan ook een zelfstempelaar zijn. Deze zijn herkenbaar aan een oranje bord met de afbeelding van een stempel en een oranje vlag. Aan het bord is een stempel en stempelkussen bevestigd. De deelnemers dienen zelf een stempelafdruk te plaatsen in het eerstvolgende vrije vakje van de routecontrolekaart.

Een bemande RC wordt langs de route aangegeven met een oranje bord met de afbeelding van een stempel of de tekst “TWC” en een oranje vlag. Bij een bemande controle dient de controlekaart ter afstempeling te worden aangeboden aan de official.

In traject 1 staat de bemande controlepost **TWC-1**. Deelnemers ontvangen daar een aparte rijopdracht voor de ‘special’ (zie art.15). De special verschilt per klasse, dus controleer of de juiste klasse is uitgereikt. Rij meteen weg bij de TWC en teken iets verderop de route in om opstoppen bij de controlepost te voorkomen.

RC's staan voor het merendeel rechts van de route. Maar als aan de linkerzijde een meer geschikte plek is, kunnen ze ook links van de route staan. Duidelijk achterwaarts geplaatste RC's dienen te worden genegeerd.

RC's zijn geopend (aanwezig) van 15 minuten voor de ideale passeertijd van de eerste deelnemer tot 60 minuten na de ideale passeertijd van de laatste deelnemer. Het missen van een RC of het aandoen van een RC waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden of het onleesbaar schrijven van een RC wordt bestraft met 30 strafpunten.

16. Stempelkussen

Deelnemers wordt aangeraden zelf een stempelkussen in de auto te hebben. Dit stempelkussen kan worden gebruikt bij de zgn. zelfstempelaars als daar het stempelkussen is verdwenen of niet (goed) functioneert.

17. Special

Een "special" is een kort speciaal traject, dat vanaf een bemande TWC moet worden gereden. De locatie van de TWC is in het routeboek aangegeven. Alle benodigde informatie voor het rijden van de special staat vermeld in de opdracht die bij de TWC wordt uitgegeven.

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. 25 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 en de tekst "STOP". 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 1 strafpunt per minuut te laat, met een maximum van 30 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 routecontroles is 60 strafpunten. Totaal zijn maximaal 90 strafpunten mogelijk in een special. (Missen RC's in de special + maximale tijdoverschrijding).

Het is belangrijk dat u binnen uw tijdvenster een TWC aandoet om te voorkomen dat de bemanning wellicht al is vertrokken en u dus de special niet kunt rijden.

16. Routepijlen

Langs de route kunnen oranje routepijlen worden geplaatst met het opschrift "ROZ".

Horizontale routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers om een (weg)blokkering 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 de voorgenomen route te worden vervolgd; er hoeft niet te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.

Eventuele routecontroles op een omleidingsroute dienen gewoon genoteerd / aangedaan te worden.

Dubbele routepijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat een verkeerde, niet bedoelde weg wordt ingereden. Deze pijlen worden dan NIET voorafgegaan door enkele routepijlen.



Bij een onvoorziene (weg)blokkering, omgevallen boom, tractor op de weg enz. en de route dus niet door de organisatie is afgepijld, dient de deelnemer zo kort mogelijk na de onderbreking de oorspronkelijke route te vervolgen. De route is dan geheel vrij en er mag worden gekeerd. Op die vrije route dienen eventuele routecontroles te worden genegeerd.

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.

Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar boven is geplaatst, dan mag deze weg worden ingereden, zelfs als deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de organisatie hiervoor toestemming heeft gekregen.

17. Snelheid

Deelnemers dienen zich gedurende het gehele evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheden te houden. De organisator kan snelheidscontrole(s) binnen een bebouwde kom, 30 kilometerzone of quiet-zone houden.

Voor een geconstateerde snelheidsovertreding met meer dan vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 30 strafpunten per elke vijf kilometer die 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 30 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 60 strafpunten, enzovoorts.

18. Quiet-zones

Een quiet-zone (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 maximumsnelheid in een Q-zone bedraagt 30 km/uur.

Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een geel bord met de letter Q. Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. 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" of een afbeelding van een 30 km-bord.

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.

19. Verkeersregels

Gedurende de MMG 2024 moeten de equipes zich strikt houden aan de verkeersregels. Het gedrag van de deelnemers in het verkeer tijdens het evenement dient dusdanig te zijn dat overige verkeersdeelnemers op geen enkele wijze daar hinder van ondervinden.

Deelnemers dienen te allen tijde andere voertuigen, die willen passeren, ruimte te verlenen.

Equipes die door hun verkeersgedrag de historische rallysport in diskrediet brengen, zullen worden bestraft met:

- Eerste overtreding: een straf van 60 strafpunten
- Tweede overtreding: uitsluiting.

20. Klassement en ex aequo

De equipe met de minste strafpunten in een klasse is winnaar van die klasse. Als equipes een gelijk aantal strafpunten hebben, wordt de equipe met de minste tijdafwijking t.o.v. het ideale tijdschema, opgenomen bij een bemande RC, het hoogste geklasseerd. Als ook de tijdafwijking gelijk is dan wordt naar het bouwjaar van de auto gekeken. De deelnemer met de oudste auto wordt dan het hoogste geklasseerd.

DEEL 2. VOORBEELDEN CONTROLEMATERIAAL



Bemande RC of zelfstempelaar.
Met oranje vlag.



Routecontrole
zelfschrijver



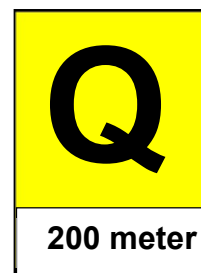
Tijdcontrole



"Time Window" controle



Routepijl



Q-zone



DEEL 3. ROUTEOPDRACHT

Algemene bepalingen

- a) Het kaartmateriaal is gebaseerd op gekleurde topografische stafkaarten 1:50:000, uitgifte 2005. De kaarten in de routeboeken zijn echter vergroot (opgeblazen) naar schaal 1:40.000. De kaart van een special is vergroot naar 1:25.000. In routeboek 1 is de legenda van het kaartmateriaal opgenomen. (De organisatie zal een meetlatje met de schaal 1:40:000 en 1:25.000 verstrekken.)
- b) Er mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van wegen die voorkomen op het door de organisatie verstrekte kaartmateriaal.
- c) Wegen met aan het begin een verkeersbord doodlopende weg mogen worden bereden indien de voorgenomen route daar aanleiding toe geeft.
- d) Kaarttekens en -teksten blokkeren een weg niet. Het kaartteken "wegafsluiting" blokkeert echter wel. Door de organisatie aangebrachte "objecten", tekstvakken, nummers van TC's, nummers van TWC's, nummers van pijlen, etc. blokkeren wegen wel.
- e) Indien de lengte van een kaartweg moet worden gemeten, dient dit te geschieden over de as van de weg en wel van en naar de assen van de zijwegen. Bij een kruising waarbij de assen niet in elkaars verlengde liggen is sprake van een 'versprongen viersprong'.
- f) De organisatie kan op een kaartfragment blokkeringskruisen of -stippen plaatsen. De hierdoor bedekte wegen/weggedeelten mogen niet in de route worden opgenomen.
- g) Doorgetrokken bermlijnen en de lijnen die de scheiding van rijbanen aangeven onderbreken de aansluiting tussen kaartwegen. Met bermlijnen worden de zwarte lijnen die de buitenste begrenzing van een kaartweg aangeven bedoeld.
- h) Bij de constructie van een kortste route, dient men vooraf geen rekening te houden met de ter plaatse geldende verkeersregels. (Dus bijvoorbeeld bij wegen met gescheiden rijbanen en bij rotondes mag de 'linker' rijbaan in de constructie van de (omrij)route worden opgenomen.)
- i) Er dient per pagina in het routeboek geconstrueerd te worden. Dus nooit tussentijds 'overspringen' naar een andere pagina.
- j) **Omrijroutes.** *(Alleen sport- en toerklasse. In de route van de instapklasse komen, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, geen omrijroutes voor. Zie ook opmerking onderaan punt o.)*

Indien de voorgenomen route niet bereden kan of mag worden (bijvoorbeeld weg niet aanwezig, een inrijverbod of een RC met een keer-opdracht), dient men via op de kaart staande wegen de oorspronkelijke route op de eerstvolgende samenkomst van wegen na de onderbreking in de geplande richting op te nemen. Deze omrijroute dient zo kort mogelijk te zijn.

Indien de omrijroute niet te rijden is, vervalt die omrijroute (verder) en dient vanaf dat punt een nieuwe omrijroute naar de oorspronkelijke route gereden te worden.

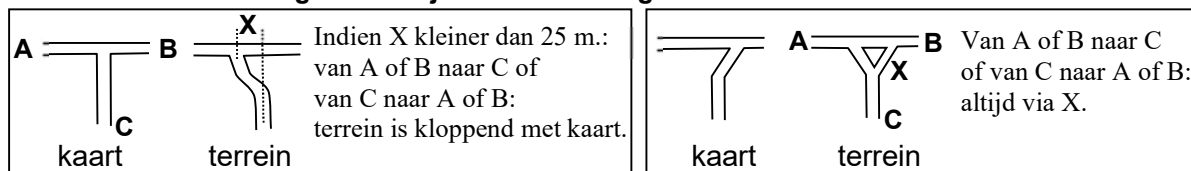
Indien een weg niet aanwezig is, of geheel gesloten voor auto's is (in 2 richtingen) en men derhalve een omrijroute gaat rijden, mag de betreffende niet aanwezige of verboden weg ook niet tegengesteld in die omrijroute worden opgenomen.

Tijdens het omrijden onthoudt u welke wegen niet te berijden zijn (voorkennis). Deze 'voorkennis' vervalt zodra u de voorgenomen route heeft hervat.

Het bepaalde zoals omschreven in de trajectreglementen over het gebruik van wegen, het rijden van punten, pijlen en ingetekende lijn, blijft van kracht bij het construeren van een omrijroute.

- k) Indien om een situatie op de kaart een zwarte cirkel of ellips is geplaatst, dient te worden aangenomen dat de werkelijke situatie met de kaartsituatie overeenkomt. In een dergelijke zwarte cirkel of ellips is de route vrij en zijn geen controles geplaatst.
- l) Afwijkende wegaansluitingen met een afwijking van minder dan 25 meter worden geacht kloppend met de kaart te zijn. Uiteraard dient wel zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden. Nieuwe wegaansluitingen in de vorm van rotondes mogen altijd worden gebruikt.

Voorbeelden 25 meter grens en rijden via kaartwegen:



- m) Wegen voorzien van een bord “Verboden toegang”, “Eigen weg” of borden van gelijke strekking mogen niet worden gebruikt. Het is nooit de bedoeling dat privé-inritten en -erven worden bereden ook al zou de kaartsituatie daar wellicht aanleiding voor geven. Deelnemers aan de MMG zijn geen bestemmingsverkeer. Als de betreffende weg toch ingereden dient te worden, zal de organisatie dat door een routepijl aangeven.
- n) Keren is nimmer toegestaan, tenzij noodgedwongen of als hiertoe bij een routecontrole opdracht wordt gegeven. Indien een lus of zogenoemde “keerlus” moet worden gereden en men reglementair de vrije keuze heeft uit linksom of rechtsom, dan dient deze lus linksom te worden gereden (dus tegen de richting van de wijzers van de klok in).
- o) Bij een routecontrole kunnen (herstel)opdrachten 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: S = sportklasse, T = toerklasse, I = instapklasse.

Herstelcodes:	HK	Hier Keren;
	1R	Eerste weg rechts;
	ER	Einde weg rechts;
	XR	Viersprong rechts;
	VR	Vorrangskruising rechts;
	NVO	Niet (verder) omrijden, vervolg de voorgenomen route;
	DMP 2	Niet (verder) omrijden, nieuwe route naar pijl of punt 2 construeren met inachtneming van de routeopdracht.
	DMIL	Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn

Opmerking instapklasse. De juiste route van de Instapklasse is geheel te rijden en er komen dus in principe geen omrijroutes en herstelopdrachten in hun route voor. Er kunnen zich echter onvoorziene omstandigheden voordoen. De uitzetter kan dan door bovenstaande herstelcodes de deelnemers weer naar de juiste route leiden. Dus als er op een routecontrole een herstelopdracht staat, dient die wel opgevolgd worden.

Na het uitvoeren van de herstelopdracht dient de route volgens het reglement voortgezet te worden naar de aan de beurt zijnde pijl of punt.

Routeopdracht MMG 2024

De MMG 2024 wordt verreden volgens onderstaande kaartleessystemen. Zie ook de voorbeelden op de laatste 2 pagina's.

Traject 1: *Pijlen (met soms een baricade) kortste route. Wegen in één richting. Zo min mogelijk rode wegen.*

- a) Vanaf TC-1 (Start) tot TWC-1 (Start special) en van Finish special tot TWC-2 (Lunch-IN) dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarbij alle pijlen in nummervolgorde zijn opgenomen. Dit is de hoofdroute.
- b) Een pijl dient van de voet tot de punt zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
- c) Op weg naar een pijl of TWC dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd.
- d) Een pijl kan voorzien zijn van een barricade (dwarsstreepje). In dat geval dient de pijl op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade te worden verlaten en op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade weer te worden hervat.
- e) De route om een barricade dient zo kort mogelijk te zijn. Dit is een nevenroute.
- f) Wegen mogen meer dan eens, **maar slechts in 1 richting**, in de route worden opgenomen. Kruisen en raken van wegen en pijlen is toegestaan. Er dient over zo kort mogelijke afstand (liefst helemaal niet) gebruik worden gemaakt van **rode** weggedeelten. (Een langere route zonder of met minder rood prevaleert boven een kortere route met meer rode weg). Kruisen of raken van een rode weg geldt niet als het berijden daarvan. Onder de ingetekende pijlen wordt geacht een gele kaartweg te liggen.
- g) Een weggedeelte met een barricade mag nimmer in de route worden opgenomen.
- h) Het samenstel van hoofdroute en de nevenroutes vormt de voorgenomen route

Traject 1 Special: *Ingetekende lijn met barricades (BARIL). Wegen in 1 richting.*

- a) Vanaf Start special tot Finish special dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
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.
- b) Wegen mogen meer dan eens, **maar slechts in 1 richting**, in de route worden opgenomen. Kruisen en raken van wegen en de IL is toegestaan.
- c) Een weggedeelte met een barricade mag nimmer in de route worden opgenomen.
- d) De IL mag niet tegengesteld worden bereden.
- e) Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de IL en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.



Verduidelijking routeconstructie van traject 1 en de special

Omdat wegen van het kaartfragment maar in 1 richting mogen worden bereden, dient men voordat men gaat rijden de hele route van een kaartfragment te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als een nevenroute moet worden geconstrueerd of er omgereden moet worden 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.

Het is dus in het gehele eerste traject en de special verboden om wegen tegengesteld in de routeconstructie op te nemen.

Opm. Indien noodgedwongen moet worden gekeerd (bijvoorbeeld bij een keercontrole) mag de route -over zo kort mogelijke afstand- uiteraard wel tegengesteld worden gereden.

Traject 2: Pijlen en Punten varia. Zo min mogelijk rode wegen.

- a) Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle de op de kaart aangebrachte pijlen van begin tot eind en alle punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
- b) Om elk genummerd punt is een cirkel geplaatst. Deze cirkels hebben alléén ten doel de punten gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart. Deze cirkels blokkeren de route niet en dienen niet als cirkels zoals genoemd in art. k van de Algemene bepalingen (afwijkende wegsituatie) te worden beschouwd.
- c) Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
- d) Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
- e) Onder een pijl wordt geacht een gele kaartweg te liggen.
- f) 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.
- g) Er dient over zo kort mogelijke afstand (liefst helemaal niet) gebruik worden gemaakt van **rode** weggedeelten. (Een langere route zonder of met minder rood prevaleert boven een kortere route met meer rode weg). Kruisen of raken van een rode weg geldt niet als het berijden daarvan.
Onder de ingetekende pijlen en punten wordt geacht een gele kaartweg te liggen.
- h) De pijlen en punten zijn genummerd met '**gekleurde stickers**'. De kleur van die sticker is bepalend voor de manier waarop de route naar het punt of de pijl moet worden geconstrueerd en gereden:
Op weg naar een pijl of punt met een **blauwe sticker**: de kortste route
Op weg naar een pijl of punt met een **rode sticker**: de op één na kortste route *)
Op weg naar een pijl of punt met een **groene sticker**: vrije route **)

*) **Toelichting op één na kortste route:** Het is toegestaan om via de aan de beurt zijnde pijl of via het aan de beurt zijnde punt naar diezelfde pijl of datzelfde punt te rijden om zodoende de op een na kortste route te construeren.

) **Toelichting vrije route en routecontroles: Bij het rijden van een vrije route mag er gekeerd worden en mag er gebruik worden gemaakt van al of niet op de kaart staande wegen. Tijdens deze vrije route dienen (tot aan het bereiken van de pijl of het punt met een groene sticker) **geen** RC's te worden genoteerd. Als binnen een straal van 25 meter

van een punt een routecontrole staat, wordt deze geacht op het punt te staan.

Opm. Op het kaartfragment wordt de betekenis van de 'gekleurde stickers' als extra aandachtspunt en geheugensteun aangegeven.

Traject 2: Kompaspunten. Zo min mogelijk rode wegen.

- a) Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle op de kaart aangegeven punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
- b) Om elk genummerd punt is een cirkel geplaatst. Deze cirkels hebben alléén ten doel de punten gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart. Deze cirkels blokkeren de route niet en dienen niet als cirkels zoals genoemd in art. k, Algemene bepalingen (afwijkende wegsituatie) te worden beschouwd.
- c) Er dient over zo kort mogelijke afstand (liefst helemaal niet) gebruik worden gemaakt van **rode** weggedeelten. (Een langere route zonder of met minder rood prevaleert boven een kortere route met meer rode weg). Kruisen of raken van een rode weg geldt niet als het berijden daarvan.
Onder de ingetekende punten wordt geacht een gele kaartweg te liggen.
- d) 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. Bij punten aangegeven verplichte rijrichtingen zijn alleen van toepassing op het moment dat men het punt volgens de routeopdracht aandoet (en op weg gaat naar het volgende punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt).
- e) Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden. In die gevallen zijn de eerdergenoemde verplichte rijrichtingen niet van toepassing.
- f) 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.

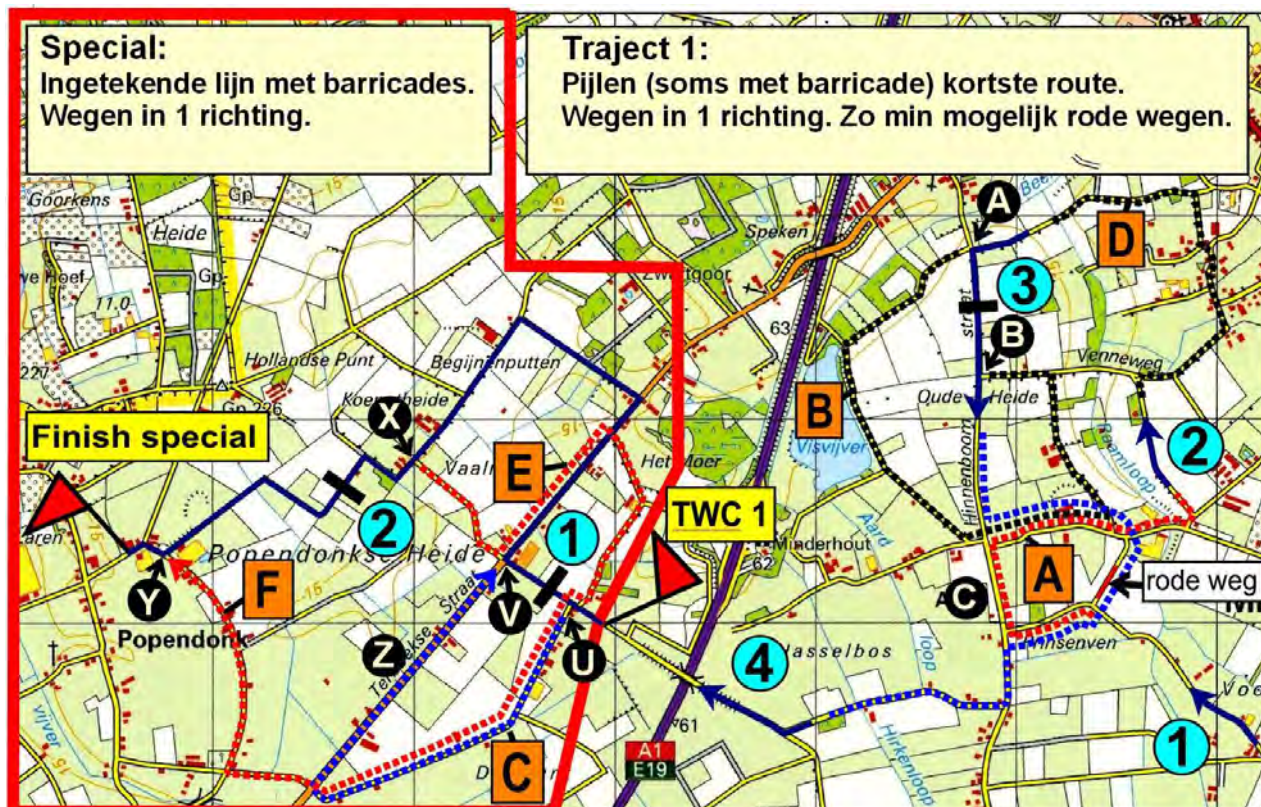
Opm. Op het kaartfragment is onderstaande 'kompasroos' ook aangegeven, zodat de genoemde richtingen gemakkelijk te duiden zijn.



26^e Memorial Maus Gatsonides



Voorbeeld traject 1



Traject 1:

Pijl 2: Rode weg vermijden via rode stippellijn met RC A.

Pijl 3: Bij 'A' de pijl verlaten en bij 'B' weer vervolgen. Zwarte route met RC's D - B - A.

Pijl 4: Bij 'C' de eerdere route niet tegengesteld rijden. Het is niet mogelijk om de rode weg te vermijden. Blauwe route met nogmaals RC A.

Special:

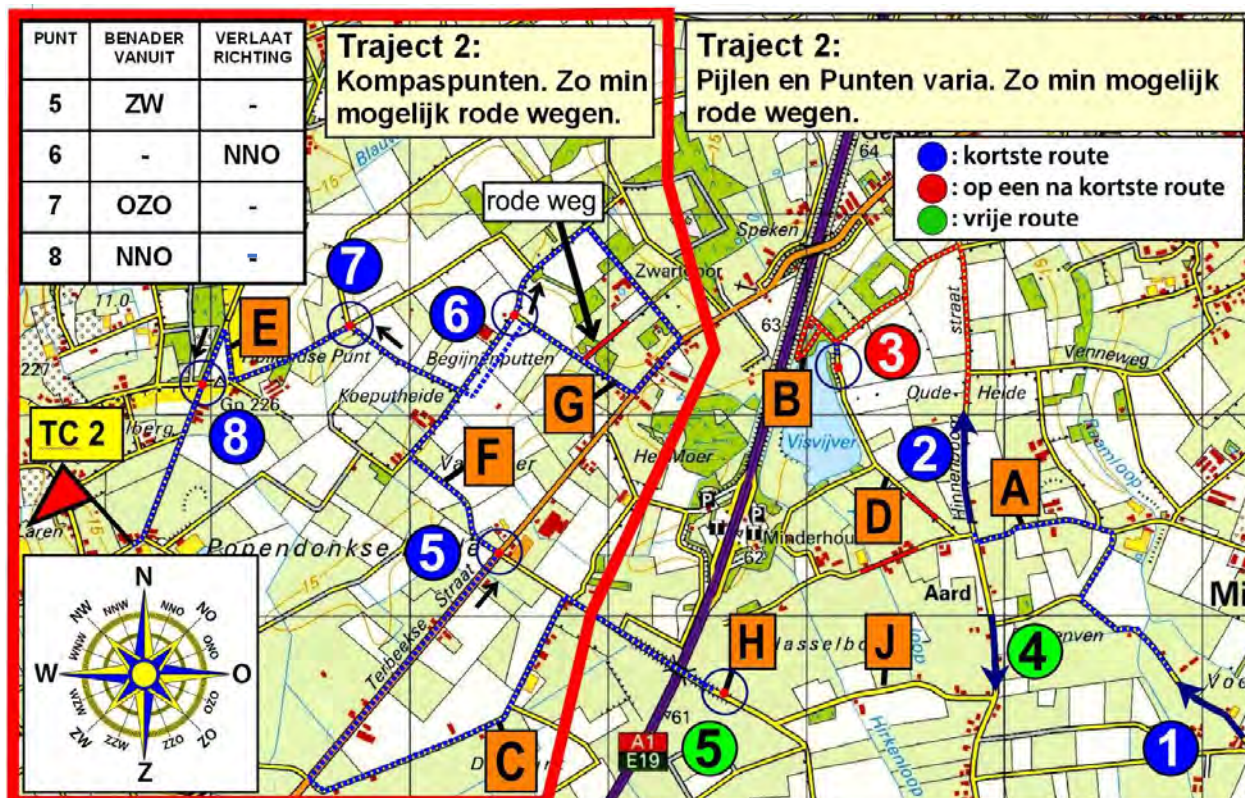
Ingetekende lijn op laatste mogelijkheid verlaten bij 'U' en bij 'V' weer vervolgen. RC C.

Op de IL de E. Bij 'X' de IL verlaten en bij 'Y' weer vervolgen. Bij 'Z' de eerdere route niet tegengesteld rijden, dus via de rode stippellijn. RC's E - C - F.

26^e Memorial Maus Gatsonides



Voorbeeld traject 2



Traject 2

- Pijl 2: Blauw, dus kortste route, maar pijl 4 niet tegengesteld. RC **A**.
- Punt 3: Rood, op één na kortste route via het lusje met controle **B**.
- Pijl 4: Groen, vrije route. Op een vrije route geen RC's noteren. Dus de **D** is fout. Er hoeft ook geen rekening te worden gehouden met rode wegen.
- Punt 5: Groen, vrije route. Alleen controle **H** op het punt noteren. De **J** is fout.

Kompaspunten

- Punt 5: Naderen vanuit ZW. Langs RC **C**.
- Punt 6: Verlaten richting NNO. Kortste route via de **F**.
- Punt 7: Naderen vanuit OZO. Kortste route is via de lus met RC **G**. (Rode weg vermijden)
- Punt 8: Naderen vanuit NNO. Dus om de driehoek met de **E**.

