

DEEL 1 BIJZONDER REGLEMENT

1. Programma

19 sept. 2026	Publicatie startlijst, verzending acceptatiebrief
26 sept. 2026	
08.15 uur:	Opening documentencontrole in De Weistaar, Rottegatsteeg 6, 3953MN, Maarsbergen. Tel. 033 286 1943
09.01 uur:	Start 1 ^e deelnemer traject 1
Ca. 12.00 uur	Lunch 1 ^e deelnemer in De Weistaar
Ca. 12.45 uur	Start 1 ^e deelnemer traject 2
Ca. 15.30 uur	Finish 1 ^e deelnemer in De Weistaar
Ca. 16.30 uur	'Happy hour'
Ca. 17.30 uur	Publicatie van de uitslag en aansluitend prijsuitreiking
Ca. 18.00 uur	Aanvang buffetdiner

2. Omschrijving

De TR Club Holland organiseert in samenwerking met Stichting "De Wegkruisers" op zondag 26 september 2026 de 28^e Memorial Maus Gatsonides (Verder te noemen MMG 2026). Stichting "De Wegkruisers" is aangesloten bij de NHRF (Nederlandse Historische Rally Federatie) en de NRF (Nederlandse Rittensport Federatie). Het reglement van de MMG 2026 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 Utrecht en Gelderland.

Voor de MMG 2026 is een verklaring van geen bezwaar ontvangen van de provincies Utrecht en Gelderland. Alle documenten zijn in het bezit van de wedstrijdleiding.

De inschrijving staat open voor twee categorieën deelnemers: sport- en toerklasse.

De toerklasse is bedoeld voor minder ervaren deelnemers en de sportklasse voor zeer ervaren deelnemers.

De totale lengte van MMG 2026 bedraagt voor de sportklasse ca. 200 kilometer, voor de toerklasse ca. 185 kilometer. De gemiddelde snelheid zal maximaal 36 km/u bedragen.

De rally is verdeeld in twee trajecten. Het routeboek voor traject 1 en de tijdkaart voor de hele MMG 2026 ontvangt u 10 minuten voor uw starttijd bij de starttafel in De Weistaar, waarna u zich met de auto bij de startboog (TC-1) kunt melden. Routeboek 2 ontvangt u bij uw vertrek uit de lunchlocatie (TWC Lunch-UIT).

3. Technische organisatie

Officials van het evenement

De MMG 2026 wordt rittechnisch georganiseerd door Stichting De Wegkruisers.

Algemene leiding:	Peter van der Lans
Wedstrijdleiding:	Paul van Os
Uitzetters route:	Dick van Lierop (tr.1) en Adrie Brugmans (tr.2)
Routecontroleurs:	Jaap Daamen, Nico van Nes
Rekenkamer:	Nico van Nes
0-wagen:	Adrie Brugmans, Jaap Daamen, Dick van Lierop

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 19 september 2026 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 2026 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 documentencontrole 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 bij de documentencontrole.

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 2026 slechts 2 tijdcontroles: TC-1 (Start) en TC-2 (Finish)

TC-1 bevindt zich bij de start/finish-boog bij De Weistaar.

TC-2 Finish bevindt zich ook bij De Weistaar en mag ongestraft te vroeg worden aangedaan. Bij TC-2 krijgt men voor te laat melden 10 strafpunten per minuut.

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

Om te controleren of men op schema ligt, zijn op de tijdkaart de ideale passeertijden van TWC Lunch-IN en TWC Lunch-UIT aangegeven. Men krijgt bij deze TWC's geen strafpunten voor te vroeg of te laat.

TC's en TWC's mogen maar 1 keer in de route worden opgenomen.

De 'digitale' start van traject 1 en van traject 2 bevinden zich op enige afstand van De Weistaar, na het accepteren verschijnt de eerste controle op uw digitale controlekaart.

Ook TWC Lunch IN (finish traject 1) en TC 2 (finish traject 2) bevinden zich op enige afstand van De Weistaar.

Na het accepteren van deze controles kunt u rustig naar De Weistaar rijden.

13. Lunchpauze

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

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

14. Registratie routecontroles (RC)

De MMG 2026 wordt verreden met de 'Rallycheck' App van Isource. Er zijn geen fysieke routecontrole-bordjes langs de route. Deelnemers ontvangen geen routecontrolekaart. In de app op de telefoon worden bij het aandoen van geprogrammeerde GPS-coördinaten routecontroles getoond, die men kan accepteren of afwijzen.

Alle geaccepteerde routecontroles worden via de app op de telefoon geregistreerd en opgeslagen in de digitale controlekaart.

Het missen van een RC of het accepteren van een RC waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden wordt bestraft met 100 strafpunten.

15. Rallycheck App

De meest recente versie is beschikbaar in de Apple App Store en de Google Play Store.

Op de pagina <https://rallycheck.com/nl/rallycheck-user-manual/> staat de uitleg voor de installatie en het aanmaken van een account.

Bekijk eventueel ook de volgende instructievideo's:

Installatie van de app: <https://youtu.be/D7CjZHUc9iU>

Rallycheck Tips and Tricks: <https://youtu.be/hvCZf8nEKAo>

U heeft onderweg mobiel internet en GPS-ontvangst nodig! De app op uw telefoon moet de hele rally actief zijn. Zorg voor een USB-voedingskabel met een output van 2,1 Amp of meer, zodat de telefoon niet leeg raakt of een powerbank met voldoende capaciteit. Een telefoonhouder, waarin de telefoon horizontaal geplaatst kan worden zal in de praktijk als het meest prettig worden ervaren.

Alle deelnemers zullen ca. 1 week voor de MMG 2026 de benodigde inloggegevens en instructies voor gebruik van de Rallycheck App ontvangen.

16. Routepijlen

Langs de route kunnen naast digitale virtuele routepijlen ook fysieke oranje routepijlen worden geplaatst met het opschrift 'Wegkruisers'.

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 in de app geaccepteerd 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 afgewezen.

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. Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het gehele evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid te houden. De organisatie zal snelheidscontrole(s) binnen een bebouwde kom, 30 kilometerzone of quiet-zone houden. Deze snelheidscontroles worden via de Rallycheck App uitgevoerd en automatisch op de elektronische controlkekaart geplaatst.

Voor een snelheidsovertreding met meer dan vijf kilometer wordt een bestraffing gehanteerd van 100 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 100 strafpunten, 41 tot en met 45 kilometer per uur is 200 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. Digitale Q-zones hoeven niet in de app te worden geaccepteerd. (Verdwijnen automatisch uit beeld)

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 2026 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 200 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 RC tevens Geheime Tijdcontrole (GTC), 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



(Digitale) routecontrole



"Time Window" controle
Lunch-UIT



(Digitale) Q-zone



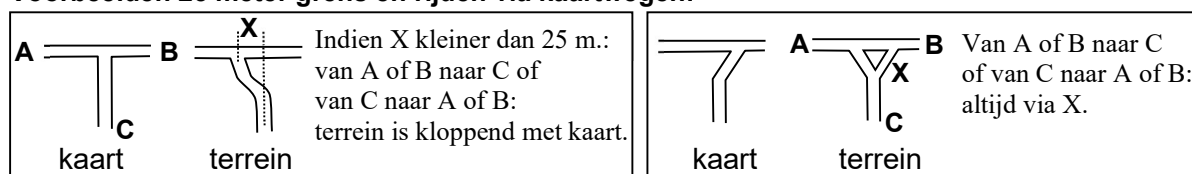
(Digitale) routepijl

DEEL 3. ROUTEOPDRACHTEN

1. Algemene bepalingen

- 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. 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.)
- Er mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van wegen die voorkomen op het door de organisatie verstrekte kaartmateriaal.
- Wegen met aan het begin een verkeersbord doodlopende weg mogen worden bereden indien de voorgenomen route daar aanleiding toe geeft.
- 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.
- 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'.
- De organisatie kan op een kaartfragment blokkeringskruisen of -stippen plaatsen. De hierdoor bedekte wegen/weggedeelten mogen niet in de route worden opgenomen.
- 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.
- 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.)
- Er dient per pagina in het routeboek geconstrueerd te worden. Dus nooit tussentijds 'overspringen' naar een andere pagina.
- 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.
- 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:



- l) 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.
- m) 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).
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.
- | | | |
|---------------|-------|---|
| Herstelcodes: | HK | Hier Keren; |
| | 1R | Eerste weg rechts; |
| | ER | Einde weg rechts; |
| | XR | Viersprong rechts; |
| | VR | Voorrangskruising 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. |
- n) Tenzij in de rijopdracht anders is aangegeven, mogen wegen en samenkomsten van wegen meermalen en in alle richtingen in de route worden opgenomen.
- o) 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 omrijregels zoals hieronder verwoord in werking.

2. Omrijregels

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.

3. Kaartleessystemen

De MMG 2026 wordt verreden volgens onderstaande kaartleessystemen. Zie ook de voorbeelden.

Traject 1 (1^e deel):

Pijlen kortste route, zo min mogelijk rode wegen

1. Vanaf TC-1 (Start) tot het einde van dit systeem dient over kaartwegen een zo kort mogelijke aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarbij alle pijlen in nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend. (Een pijl kan ook bestaan uit een lijnstuk met halverwege een pijlteken. De pijl heeft dan de volledige lengte van het lijnstuk.)
3. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
4. 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.
5. Onder de ingetekende pijlen wordt geacht een **rode** kaartweg te liggen.
6. De volgens bovenstaande punten geconstrueerde route vormt de voorgenomen route.

Traject 1 (2^e deel):

Ingetekende lijn met barricades

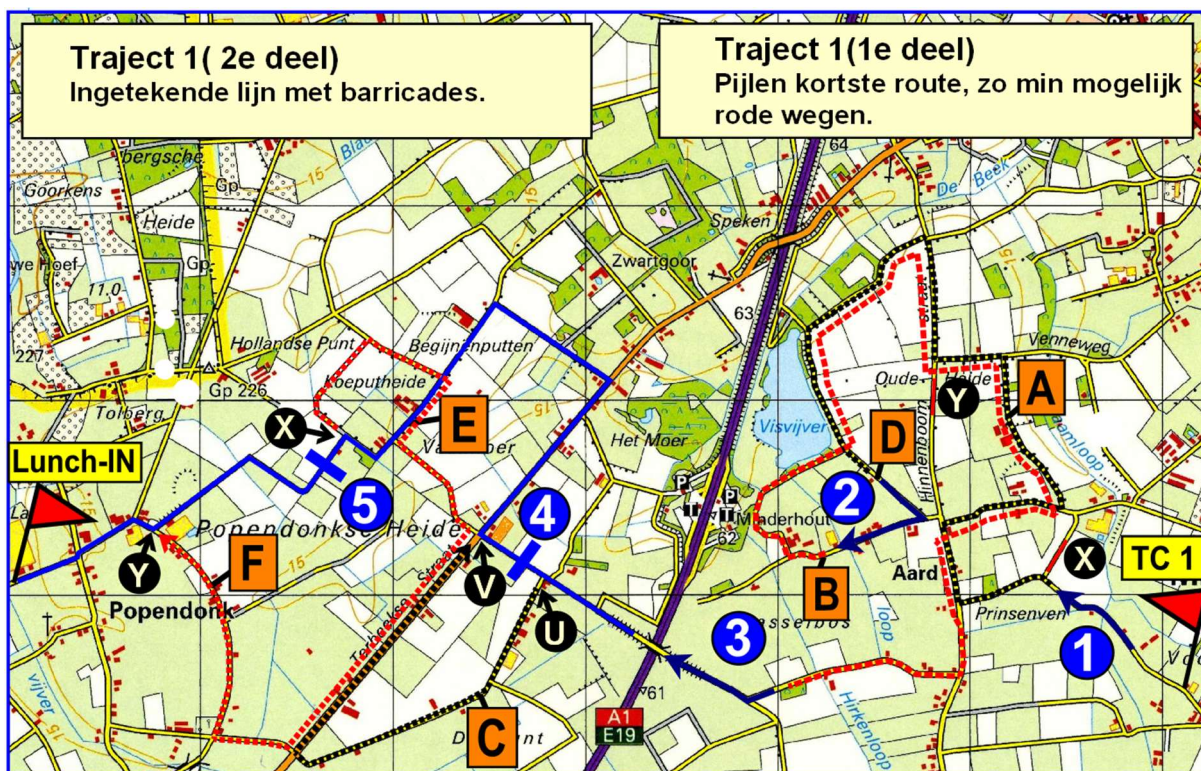
1. Van het begin van dit systeem tot TWC-Rust-IN dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden, waarbij de barricades ontweken moeten worden.
1. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen.
2. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. 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.
4. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de IL en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

Traject 2

Pijlen kortste route en punten op één na kortste route

1. Van TWC-Rust-UIT tot TC-2 Finish dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle punten en alle pijlen (van begin tot eind) in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen en punten 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.
4. Op weg naar een punt dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de op één na kortste route te worden geconstrueerd.
5. Het samenstel van de onder punt 3 en 4 ontstane routes vormt de voorgenomen route.

Voorbeeld traject 1



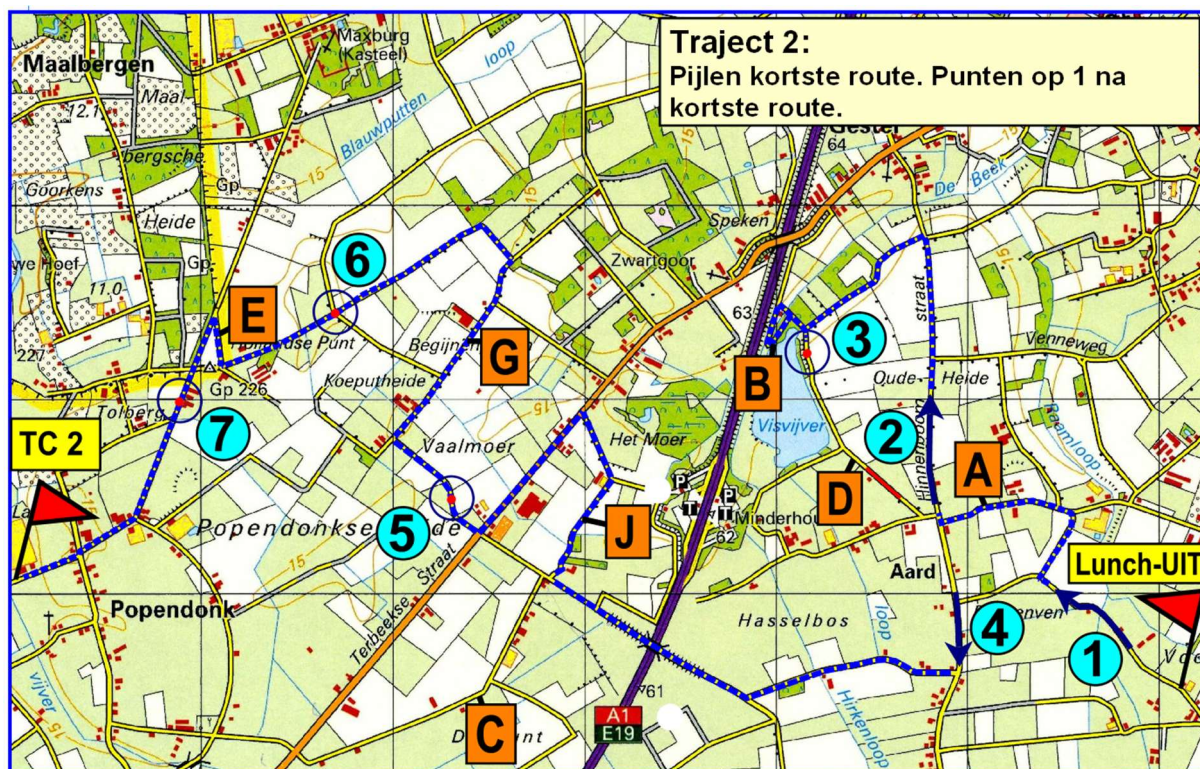
Pijl 2: rode wegen 'X' en 'Y' vermijden, dus langs **A** en **D**. Niet via een deel van pijl 2 naar de voet van pijl 2 rijden, want onder een pijl wordt geacht rode weg te liggen!

Pijl 3: Controle **B** en dan weer niet een stuk van pijl 2 rijden, maar weer langs **A**. De **D** is nu fop.
Controles: **A-D-B-A**

Bokkering 4: Van 'U' naar 'V' via de **C**.

Blokking 5: Op de lijn de **E**. Dan van 'X' naar 'Y' weer de **E** en tenslotte de **F**.
Controles: **C-E-E-F**

Voorbeeld traject 2



Pijl 2: pijl 4 niet tegengesteld, dus controle **A**.

Punt 3: de op 1 na kortste route via het lusje met controle **B**.

Pijl 4: In dit traject spelen rode wegen geen rol, dus gewoon langs de **D**.

Punt 5: de op 1 na kortste route via de **J**.

Punt 6: de op 1 na kortste route via de **G**.

Punt 7: de op 1 na kortste route via de **E**.

TC 2: naar een TC de kortste route

Controles: **A-B-D-J-G-E**

DEEL 4. CALAMITEITENPROCEDURE

1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

1. de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
2. er sprake is van een ongeval waarbij een deelnemer en/of official betrokken is en waarbij meer dan alleen sprake is van "blikshade".

Zodra er sprake is van een calamiteit dient zoveel mogelijk volgens deze calamiteitenprocedure te worden gehandeld om de berichtgeving en de afhandeling hiervan zoveel mogelijk gestroomlijnd te laten verlopen.

2. Alarmering binnen de organisatie

De eerste inschatting van de ernst van een dergelijk incident ligt in de regel bij de official, een deelnemer, of zo er officiële hulpdiensten aanwezig zijn, bij de politie, brandweer of ambulancepersoneel. Wordt een calamiteit geconstateerd dan wordt direct contact opgenomen met het:

CALAMITEITENTEAM: Peter van der Lans, telefoonnummer 0627296080

3. Opsomming activiteiten

Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen.

1. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
2. Is 1-1-2 al gebeld? Als "elke seconde telt", bel dan direct 1-1-2. In vrijwel alle landen van West-Europa wordt hetzelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
3. Alarmeer zo snel mogelijk het Hoofd Calamiteitenteam.
4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
5. Beschrijf wat er is gebeurd:
 - a. Wie (equipe(s)), eventueel wedstrijdnummers, of en hoeveel deelnemers/weggebruikers gewond zijn);
 - b. Wat (of een persoon bekneeld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 - c. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl, wegsituatie, hectometerpaaltje e.d.);
 - d. Wanneer.
6. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
7. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
8. Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
9. Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrek nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van overige deelnemers en verkeersdeelnemers).
11. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is).
12. Houdt eventueel het publiek op veilige afstand. Ondersteun waar mogelijk artsen en hulpdiensten (een official is ondergeschikt aan de politie, brandweer en / of ambulance (GGD)).
13. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
14. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
15. Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

4. Veiligheidsregels

1. Blijf kalm en beheerst, ook in je berichtgeving.
2. Geef je informatie kort, bondig en zakelijk door: wie - wat - waar en wanneer.
3. Neem in verband met je eigen veiligheid nooit risico's.
4. Indien het calamiteitenteam u opdraagt extra (veiligheids)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.

