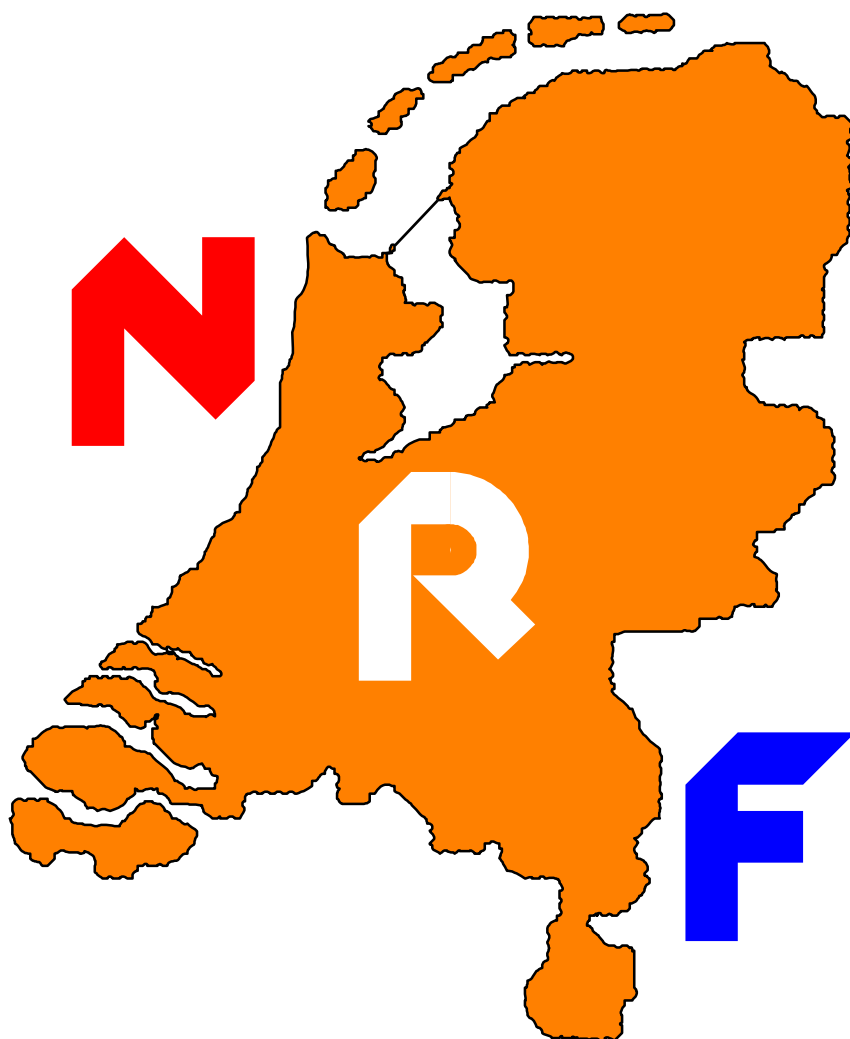


KLASSIEKERS REGLEMENTEN

Nederlandse Rittensport Federatie



uitgave 2006, versie oktober 2005

Basis Reglement Klassiekerritten (BRKLAS)

Inhoudsopgave BRKLAS

DEEL1: reglementering en controle	1
1. ALGEMEEN	1
2. CONTROLES	1
3. STRAFPUNTEN	2
DEEL 2: de kaart	4
4. KAARTMATERIAAL	4
5. ROUTECONSTRUCTIE	5
DEEL 3: de route	6
6. ROUTEMATERIAAL	6
7. HET RIJDEN VAN DE ROUTE	6
DEEL 4: kaartleessystemen	7
8. BOL-PIJL	7
9. VISGRAAT/STRIPKAART	8
10. INGETEKENDE LIJN (IL)	9
11. INGETEKENDE LIJN MET BARRICADES (BARIL)	9
12. BLINDE LIJN	10
13. PUNTEN VRIJE ROUTE	10
14. VAN PUNT TOT PUNT DE (op één na) KORTSTE ROUTE	11
15. VAN PIJL TOT PIJL DE (op één na) KORTSTE ROUTE	11
16. GRENSBENADERING	12
17. REGULARITY	12
18. BEHENDIGHEIDSPROEF	12
DEEL 5: routeonderbreking	13
19. HERCONSTRUCTIE	13

Colofon :

Uitgave : Nederlandse Rittensport Federatie - Amersfoort

Eindredactie : NRF, Sectie Klassiekers

Gewijzigd : oktober 2005

DEEL1: reglementering en controle

1. ALGEMEEN

1. Dit reglement dient als basis voor het rijden van elke door een bij de NRF aangesloten vereniging georganiseerde klassiekerrit.
2. Op elke klassiekerrit is een Bijzonder Reglement van toepassing, waarin een technisch gedeelte is opgenomen. Daarin staan beschreven:
 - a. de mogelijke aanvullingen op en/of afwijkingen van het BRKLAS
 - b. de gebruikte schaal/schalen van het kaartmateriaal
 - c. de gebruikte kaartleessystemen.
3. Bij de starttafel en/of in het routeboek kunnen laatste wijzigingen opgenomen zijn.
4. Ook tijdens de rit (bijv. bij een route- of tijdcontrole) kunnen door de organisatie aanwijzingen verstrekt worden.
5. In alle gevallen waarin niet voorzien is, beslist de wedstrijdleiding.

2. CONTROLES

A. Algemeen

Controles dienen om te constateren of de opgegeven route door de deelnemers geheel op de juiste wijze (routecontroles: RC's) en met de voorgeschreven gemiddelde snelheid (tijdcontroles: TC's) wordt gereden.

B. Onbemande routecontroles

1. Een onbemande RC is een oranje bord (eventueel met oranje vlag) met daarop in zwart een letter of getal, of een zgn. zelfstempelcontrole die herkenbaar is aan een oranje vlag met daarbij een stempel met stempelkussen.
2. Controles staan in principe rechts van de route, maar daar waar dat niet goed mogelijk of wenselijk is kan een controle links van de route geplaatst zijn.
3. Kennelijk achterwaartse controles (bedoeld om aan te doen als men van de andere kant nadert) dienen genegeerd te worden.
4. De deelnemers dienen de betreffende letter of het getal van de RC enkellijnig en onuitwisbaar in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Bij een zelfstempelcontrole dienen de deelnemers een afdruk van de betreffende stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen.
5. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen op de controlekaart worden bestraft met diskwalificatie.

C. Bemande routecontroles

1. Een bemande RC is herkenbaar aan een rechts langs de route geplaatste oranje vlag met daarbij een controleur. De deelnemer dient de controlekaart aan te bieden, waarop de controleur een stempel of andere aantekening plaatst. Met de afgestempelde controlekaart kan de deelnemer de route vervolgen.
2. Een bemande RC dient vanuit beide rijrichtingen aangedaan te worden, als aan beide zijden van de weg een oranje vlag is geplaatst.
3. De organisatie kan bemande RC's uitrusten als verkeerscontrole (VC). Een VC heeft opdracht eventuele verkeersovertredingen te constateren.
4. Een geheime verkeerscontrole (GVC) heeft dezelfde functie als een VC, maar is niet herkenbaar voor de deelnemers (en heeft dus geen oranje vlag).

5. Bij een bemande routecontrole kan eventueel de passeertijd van de deelnemers worden genoteerd. Een afwijking van de ideale passeertijd (IPT) levert geen strafpunten op; bij ex-aequo klasseringen wordt de deelnemer met de kleinste afwijking van de IPT bij deze RC het hoogst geklasseerd.

D. Opdrachten bij routecontroles

1. Op of bij een onbemande routecontrole kan zich op een witte ondergrond een opdracht bevinden. De opdracht kan in code vermeld zijn (zie hieronder) en eventueel voorafgegaan worden door vermelding van een klasse: S = Sportklasse, T = Toerklasse. De opdracht geldt dan alleen voor de vermelde klasse.
2. Bij bemande routecontroles kunnen mondelinge en/of schriftelijke opdrachten worden gegeven.
3. De deelnemer dient de opdracht direct en met voorrang op de routeopdracht waarmee men bezig is uit te voeren en daarna verder te gaan met de route.
4. Bij de opdrachten kunnen de volgende codes worden gebruikt:
HK hier keren
1R eerste weg rechts (2R = tweede weg rechts, enz.)
1L eerste weg links (2L = tweede weg links, enz.)
ER einde weg rechts
EL einde weg links
DMP .. doorgaan met punt .., pijl .. of bol-pijloppdracht ..

E. Tijdcontroles

1. Een TC is in/op de routeopdracht of kaart naar plaats en op de controlekaart naar ideale passeertijd (IPT) aangegeven. In het veld is een TC herkenbaar aan een rechts van de route geplaatste gele vlag met daarbij een controleur.
2. Een TC is voor iedere deelnemer geopend van 15 minuten voor tot 30 minuten na de IPT van de betreffende deelnemer. De deelnemer dient de controlekaart aan te bieden, waarop de controleur de werkelijke passeertijd in gehele minuten noteert en een stempel of andere aantekening plaatst. De minuut telt wanneer deze vol is, bijvoorbeeld: 12 uur 59' 43" is 12 uur 59. Met de afgestempelde controlekaart kan de deelnemer (op zijn vroegst op de IPT) de route vervolgen.
3. Een vaste tijdcontrole (VTC) is een TC die ongestraft vóór de IPT mag worden aangedaan. Bij een VTC vindt hergroepering plaats. Bij de herstart na een hergroepering wordt elke deelnemer (geacht) gestart (te zijn) op de IPT.
4. De finishcontrole (FC) is de laatste VTC van een rit. Let op: het missen van deze tijdcontrole houdt in dat de betreffende deelnemer niet in het eindklassement van de rit wordt opgenomen.
5. Bij een regularity kan gebruik gemaakt worden van een geheime tijdcontrole (GTC). Een GTC is niet in de routeopdracht of op de kaart aangegeven. Een GTC is herkenbaar aan een rechts van de route geplaatste witte vlag met daarbij een controleur. Keren of stilstaan in het zicht van een GTC is niet toegestaan.

3. STRAFPUNTEN

1. Voor het missen van een RC aan de juiste route of het aandoen van een RC die niet aan de juiste route staat ontvangt de deelnemer 30 strafpunten.
2. Bij constatering van de eerste verkeersovertreding tijdens een rit ontvangt de deelnemer 30 strafpunten. Voor de tweede verkeersovertreding ontvangt de deelnemer 60 strafpunten, bij de derde verkeersovertreding volgt diskwalificatie.

3. Bij het aandoen van een TC ontvangt de deelnemer 1 strafpunt voor elke minuut afwijking van de IPT. Voor de berekening van de tijdstrafpunten bij een TC wordt uitgegaan van de eventuele tijdoverschrijding bij de laatste niet gemiste TC daarvóór.
4. Tijdstrafpunten voor opnieuw te laat arriveren bij een TC cumuleren niet. Doet een deelnemer bijvoorbeeld de eerste TC 5 minuten na zijn IPT aan, dan ontvangt hij daarvoor 5 strafpunten. Tevens wordt de IPT voor de volgende TC 5 minuten verlaagd, zodat de ideale rijtijd van het volgende traject gehandhaafd blijft. Deze deelnemer dient zich nu 5 minuten na zijn oorspronkelijke IPT te melden bij de tweede TC. Loopt de deelnemer bij de tweede TC 3 minuten tijd in, dan ontvangt hij daarvoor 3 strafpunten. De IPT voor de derde TC ligt dan 2 minuten na de oorspronkelijke IPT.
5. Voor het missen van een TC (niet, meer dan 15 minuten te vroeg of meer dan 30 minuten te laat melden) ontvangt de deelnemer 30 strafpunten.
6. Voor het missen van een VTC (niet of meer dan 30 minuten te laat melden) ontvangt de deelnemer 150 strafpunten.
7. Het missen van een FC (niet of meer dan 30 minuten te laat melden) betekent niet-klasserend voor de deelnemer.
8. Voor het keren of stoppen in het zicht van een GTC ontvangt de deelnemer 60 strafpunten.
9. Het maximaal te behalen aantal strafpunten bij een regularity of behendigheidsproef bedraagt 60 strafpunten.
10. Onderstaand een voorbeeld van de berekening van tijdstrafpunten. Onder ideaal staan de oorspronkelijke ideale passeertijden vermeld, onder IPT de soms ook wijzigende ideale passeertijden (omdat de vorige TC na de IPT werd aangedaan).

Voorbeeld tijdstrafpuntenberekening:

	TC	Ideaal	Werkelijk	IPT	Afwijking van IPT	Strafpunten
Start	TC1	9.00	9.00		0	0
Einde traject 1	TC2	10.20	10.03	10.20	-17	30**
Einde traject 2	TC3	10.48	10.57	10.48	+9	9
Einde traject 3	TC4	11.18	11.39	11.27*	+12	12
Einde traject 4	TC5	11.52	12.11	12.13*	-2	2
Einde traject 5	VTC1	12.10	12.42	12.29*	+13	150**
Hergroepering 1	Rust					
Vertrek traject 6	TC6	13.10	13.10		0	0
Einde traject 6	TC7	14.05	14.12	14.05	+7	7
Einde traject 7	VTC2	14.55	15.01	15.02*	-1	0
Hergroepering 2	Koffie					
Vertrek traject 8	TC8	15.15	15.15		0	0
Einde traject 8	TC9	15.40	15.57	15.40	+17	17
Einde traject 9	TC10	16.04	16.35	16.21*	+14	30**
Einde traject 10	FC	16.50	17.18	17.07*	+11	11
Totaal						268

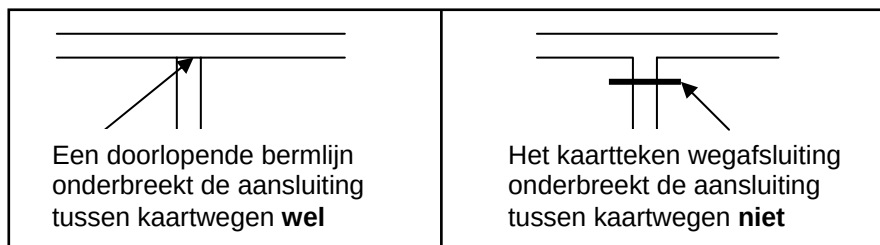
* aangepaste IPT in verband met tijdoverschrijding bij vorige (niet gemiste) TC

** gemiste TC

DEEL 2: de kaart

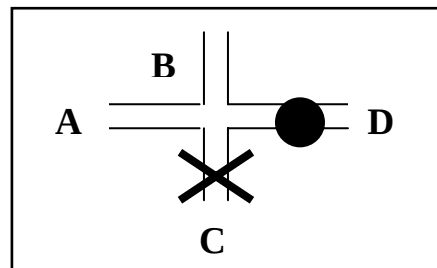
4. KAARTMATERIAAL

1. In het (eerste) routeboek van de rit is een legenda opgenomen die betrekking heeft op de gebruikte kaartschaal.
2. Tenzij anders aangegeven (bijvoorbeeld bij kaartleessystemen met een vrije route tussen punten die moeten worden aangedaan), mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van wegen die voorkomen op het door de organisatie verstrekte kaartmateriaal (kaartwegen).
3. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken een kaartweg niet. Doorgetrokken bermlijnen onderbreken de aansluiting tussen kaartwegen wel. Bermlijnen zijn de lijnen die de buitenste begrenzing van een kaartweg aangeven. Lijnen die de verdeling in rijbanen aangeven, worden als bermlijnen beschouwd. Het kaartteken wegafsluiting onderbreekt een kaartweg niet.



4. Wanneer uit kaarttekens blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, dan worden die wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
5. Weggedeeltes voorzien van een blokkeringsstip of -kruis mogen niet in de route worden opgenomen.

Voorbeeld: Komende vanuit **A** mag weg **C** niet bereiden worden i.v.m. het blokkeringskruis en weg **D** niet vanwege de blokkeringsstip. Blijft dus over gebruik te maken van weg **B**. Meestal zal de uitzetter maar één blokkeringssysteem gebruiken om een weg te blokkeren.



6. In de route mogen niet opgenomen worden:
 - a. doodlopende kaartwegen
 - b. fietspaden, op de kaart aangegeven met de tekst fietspad (of rijwielpad) en/of middels een fietssymbool
 - c. voetbruggen, op de kaart aangegeven met het voetbrugsymbool of het brugsymbool met daarbij de tekst Vbr
 - d. pontveren, voetpaden en kaartwegen in ontwerp of aanleg (kenbaar aan gestippelde bermlijnen)
 - e. kaartwegen die de landsgrens overschrijden.

7. Als een situatie op de kaart is voorzien van een cirkel of ellips, dan dient te worden aangenomen, dat de werkelijke situatie exact met de kaartsituatie overeenkomt. Voor rotondes die niet op de kaart voorkomen geldt altijd dat de werkelijke situatie geacht wordt overeen te komen met de kaartsituatie.
8. De organisatie kan in de rit gedeelten van de te rijden route als zgn. quiet zone aanmerken. In deze zone dient men extra aandacht te besteden aan het rijgedrag om geen overlast te veroorzaken aan omwonenden en andere weggebruikers. De maximum snelheid in een quiet zone is 30 km/uur.

5. ROUTECONSTRUCTIE

1. Bij de beschrijving van een kaartleessysteem is aangegeven hoe vaak en in welke richting kaartwegen in de routeconstructie opgenomen mogen worden (samenkomsten van kaartwegen mogen altijd onbeperkt worden bereden).
2. Met uitzondering van het systeem "Punten vrije route" (artikel 13) is keren niet toegestaan bij het construeren van de route.
3. De TC's (Start, TC's, VTC's en FC) vormen vaste punten in een rit. Dit houdt in dat een kaartweg waaraan een TC gelegen is, slechts éénmaal in de routeconstructie en nimmer in een omweg mag worden opgenomen.
NB: Wanneer een TC bijvoorbeeld als TC 3 én TC 4 fungeert, dan mag de betreffende kaartweg uiteraard voor beide trajecten éénmaal in de routeconstructie worden opgenomen.
4. Indien een zgn. "keerlus" moet worden gereden en men reglementair de keuze heeft tussen linksom en rechtsom rijden, dan dient deze lus linksom gereden te worden (tegen de wijzers van de klok in).

DEEL 3: de route

6. ROUTEMATERIAAL

1. Een blauwe vlag duidt de plaats 'in het veld' aan waar (een deel van) de rit start; deze plaats staat ook in/op de routeopdracht of kaart aangegeven.
2. Een aan het begin van een weg geplaatst, oranje of wit bord met de zwarte letters DLW betekent dat die weg niet mag worden ingereden.
3. Een aan het begin van een weg geplaatste, met de punt naar beneden wijzende ritpijl heeft dezelfde betekenis als het bord DLW van art. 6.2
4. Een kort voor een samenkost van wegen geplaatste, met de punt naar boven wijzende, ritpijl betekent dat men - vanuit deze richting - rechtdoor moet rijden op die samenkost van wegen.
5. Een nabij een samenkost van wegen geplaatste, horizontaal naar links of rechts wijzende, ritpijl betekent dat men - vanuit deze richting - links resp. rechts dient te gaan op die samenkost van wegen.
6. Een tegen de rijrichting in wijzende ritpijl of een ritpijl waarvan kennelijk alleen de achterzijde zichtbaar is dient te worden genegeerd.
7. Ritpijlen voorzien van een klasseletter (S of T) gelden alleen voor de betreffende klasse.
8. Voorbeelden van het in de rit gebruikte routemateriaal vindt men nabij de starttafel.

7. HET RIJDEN VAN DE ROUTE

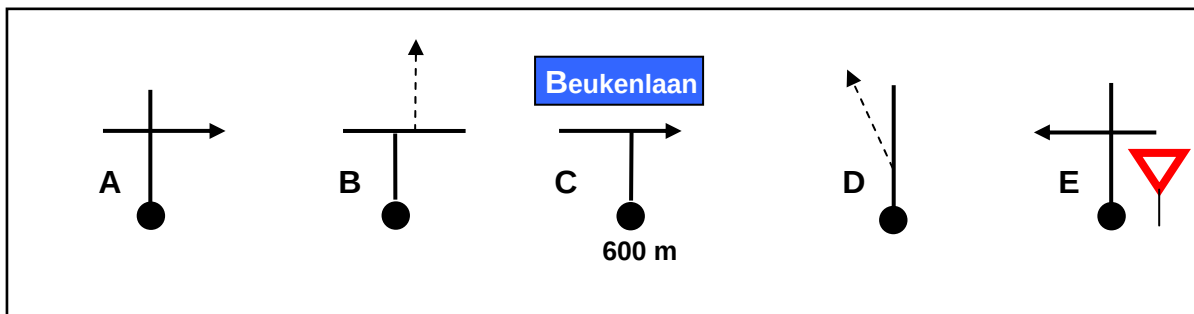
1. Indien de route over particulier terrein loopt, dan dient te worden aangenomen dat hiervoor toestemming is verleend. U dient echter voorzichtig en langzaam te rijden!
2. Wegen die afgesloten zijn door bijvoorbeeld een hek of slagboom en wegen waarin een verkeersbord is geplaatst aanduidende een inrijverbod voor personenauto's, een bordje Wandelgebied, een bord Verboden Toegang, Verboden Toegang voor Onbevoegden dan wel een bord met een aanduiding van gelijke strekking, mogen niet worden bereden.
3. Een deelnemer is geen 'bestemmingsverkeer' of 'vergunninghouder'.
4. Wegen waarbij aan het begin een verkeersbord aanduidende doodlopende weg staat mogen worden ingereden als de situatie op kaart daartoe aanleiding geeft.
5. Wegen met een ten opzichte van de kaartsituatie veranderde wegaansluiting mogen gewoon worden ingereden. Indien mogelijk dient de (oude) kaartweg uiteraard zoveel mogelijk bereden te worden.
6. Ook indien de kaartsituatie daartoe aanleiding mocht geven is het niet toegestaan door zgn. grasdriehoekjes te rijden. De deelnemer dient in dergelijke situaties een zodanige route om de grasdriehoek te rijden dat zo min mogelijk van de geconstrueerde route gemist wordt.

DEEL 4: kaartleessystemen

8. BOL-PIJL

1. Door middel van situatieschetsen (niet op schaal) dient u een bepaalde route te rijden. De situatieschetsen dienen in nummervolgorde te worden afgewerkt.
2. Bij de situatieschetsen kan de afstand tussen de (laatste) richtingsverandering van de vorige en deze situatieschets zijn aangegeven. Tevens kan de totaalafstand vermeld zijn.
3. U dient de kortste route te rijden van de bol (dat is de plaats waar u bent) naar de punt van de pijl. De route over de pijlpunt dient uiteraard in de richting van de pijl te worden gereden.
4. Ononderbroken lijnen geven verharde en onderbroken lijnen geven onverharde wegen aan.
5. Eigen wegen, zichtbaar doodlopende wegen en wegen die zijn voorzien van een verkeersbord aanduidende doodlopende weg mogen niet worden bereden.
6. In de situatieschetsen zijn wegen die niet bereden mogen worden niet opgenomen. Is dat toch het geval, dan is zo'n weg in de situatieschets voorzien van een blokkeringsymbool.
7. Zolang nog niet de volgende situatieschets is bereikt dient men zoveel mogelijk de rechtdoorgaande route te kiezen.
8. Bij de situatieschetsen kunnen ter verduidelijking aanvullende symbolen en teksten gebruikt worden. Deze zijn opgenomen in het Bijzonder Reglement van de rit.

Voorbeelden:

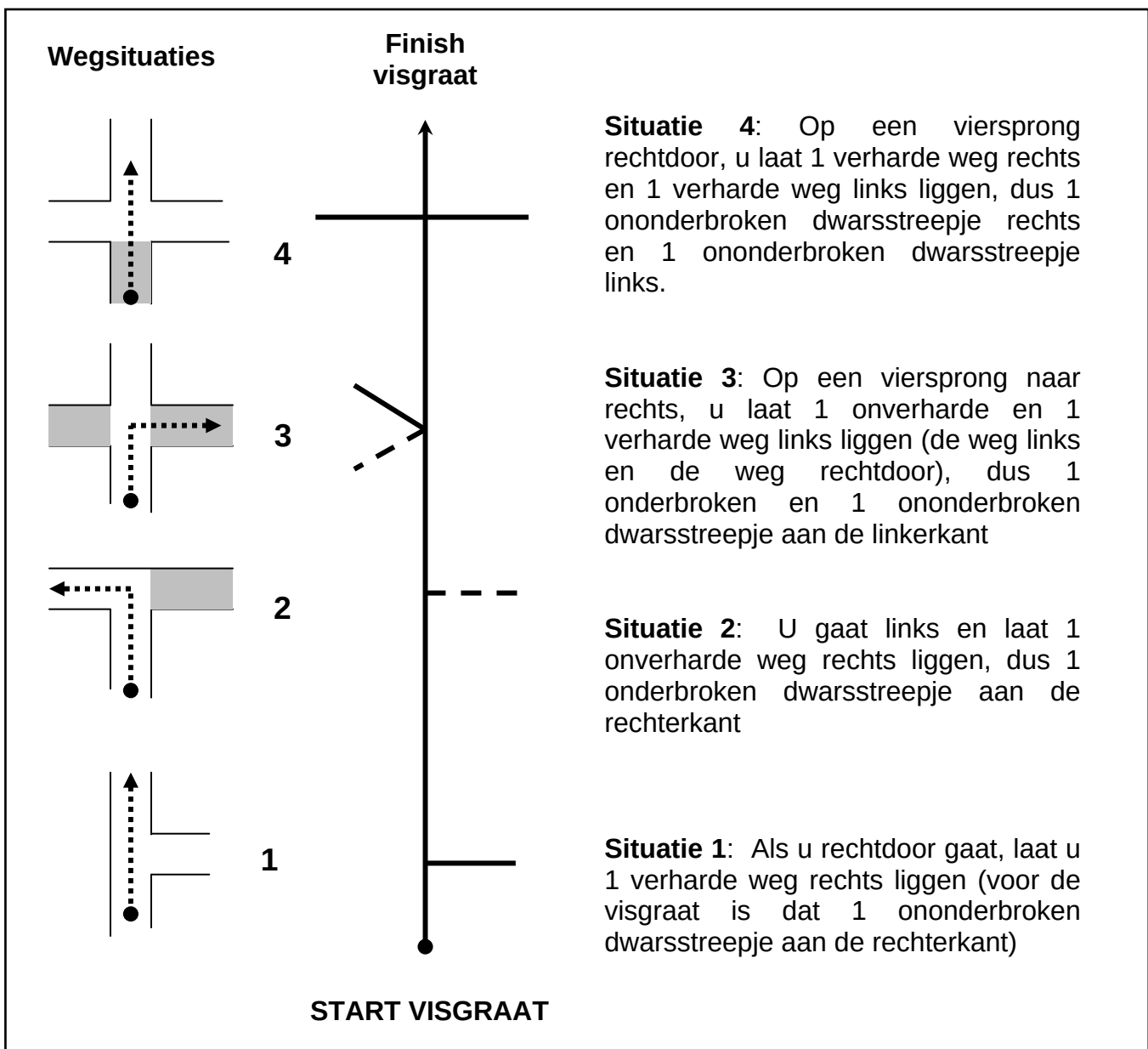


- A. Op viersprong van verharde wegen rechts.
- B. Op een versprongen kruising rechts een verharde weg in en onmiddellijk links een onverharde weg in.
- C. Op een einde weg situatie van verharde wegen rechts de Beukenlaan in. Deze situatie bevindt zich op ongeveer 600 m. vanaf het punt waarop u daarvoor van richting bent veranderd.
- D. Links schuin naar voren onverharde weg in.
- E. Op voorrangskruising van verharde wegen links.

9. VISGRAAT/STRIPKAART

1. De route is aangegeven als een rechte lijn en wordt gelezen van onder naar boven.
2. De route is niet op schaal getekend.
3. Aan beide zijden van de lijn (de route) zijn dwarsstreepjes getekend, die de wegen aangeven die niet bereden mogen worden.
4. Ononderbroken dwarsstreepjes geven verharde en onderbroken dwarsstreepjes geven onverharde wegen aan. **Let op:** de rechte lijn die de route aangeeft is weliswaar ononderbroken, maar geeft géén informatie over de aard van de weg waarop gereden wordt. Die kan dus zowel verhard als onverhard zijn!
5. Eigen wegen, zichtbaar doodlopende wegen en wegen die zijn voorzien van een verkeersbord aanduidende doodlopende weg mogen niet worden bereden.
6. In de visgraat zijn wegen die niet bereden mogen worden niet opgenomen. Is dat toch het geval, dan is zo'n weg in de visgraat voorzien van een blokkeringssymbool. Alle andere wegen zijn wél in de visgraat opgenomen.

Voorbeeld:



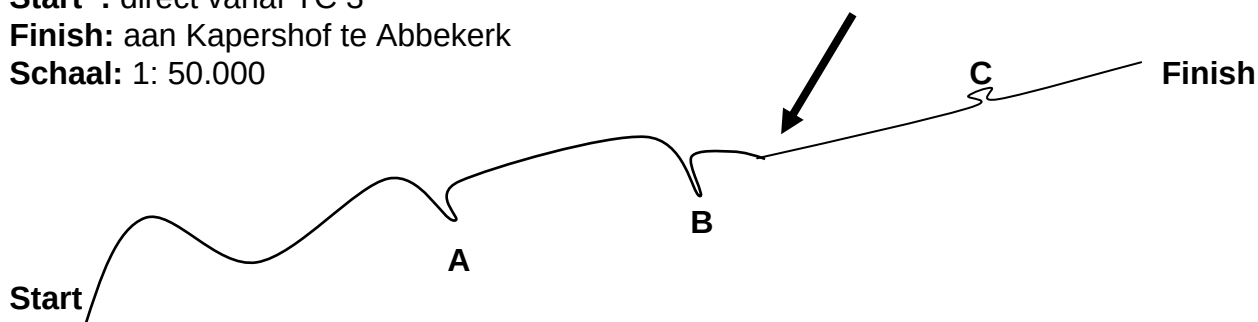
12. BLINDE LIJN

1. Een getekende lijn (zonder een achtergrond met kaartgegevens, maar mét schaal-aanduiding), dient in de aangegeven richting begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk te worden bereden.
2. Onder de getekende lijn wordt geacht zich een weg te bevinden.
3. De start en de finish van het traject zijn zeer duidelijk aangegeven.
4. De blinde lijn is altijd in zijn geheel te berijden.

Start : direct vanaf TC 3

Finish: aan Kapershof te Abbekerk

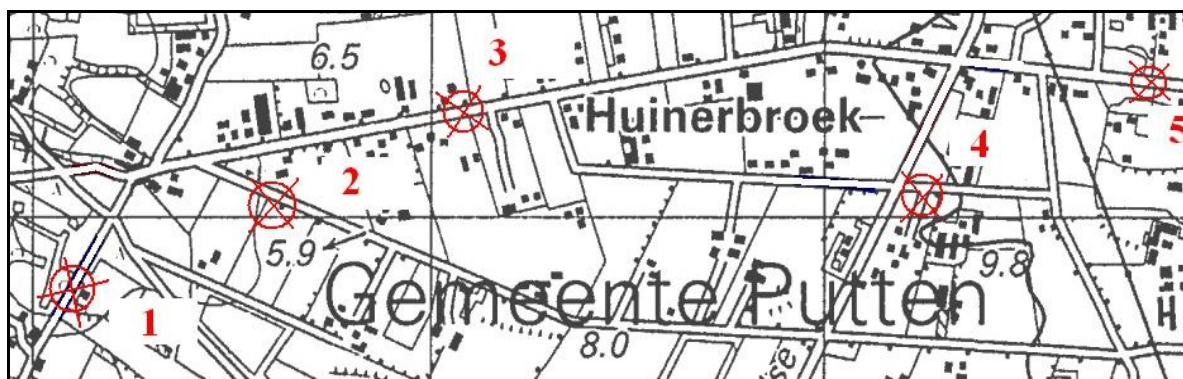
Schaal: 1: 50.000



De getekende lijn zo nauwkeurig mogelijk rijden. Bij A, B en C extra opletten, hier zitten flinke slingers in de lijn. Bij de pijl kan de weg naar links knikken, maar het kan ook zijn dat je een weg schuin naar voren naar links moet inrijden!

13. PUNTEN VRIJE ROUTE

1. Tussen de start en de finish van het traject moet een aantal op de kaart staande punten in nummervolgorde worden aangedaan.
2. De route tussen de punten is vrij. Voor het bepalen van de lengte van de rit wordt er van uitgegaan dat de kortste route over kaartwegen wordt gekozen.
3. Op de punten kan binnen een straal van 25 meter, op een met de auto bereikbare plaats, een routecontrole staan.
4. Routecontroles die niet binnen een straal van 25 meter van een punt staan dienen te worden genegeerd. Dit zijn voor u foutcontroles.
5. Bevinden zich binnen een straal van 25 meter meerdere routecontroles, dan is alleen de routecontrole die het dichtst bij het punt staat opgesteld goed.
6. Keren is toegestaan!



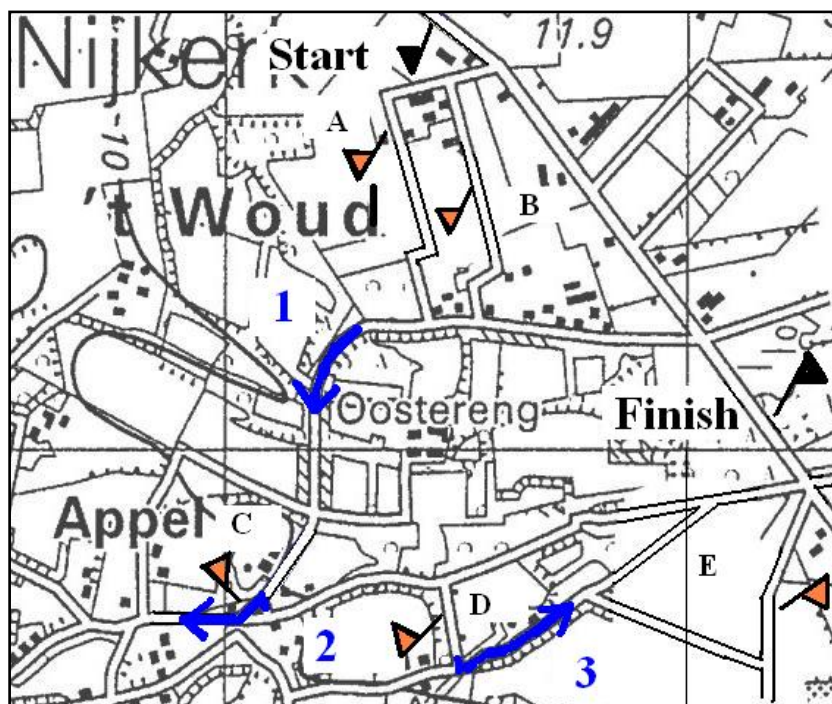
Voorbeeld: opletten bij punt 2: staat naast de weg, misschien is er een parallelweg. Na punt 2 keren en naar punt 3, dat is de kortste route. Punt 4 staat in de doodlopende zijweg.

14. VAN PUNT TOT PUNT DE (op één na) KORTSTE ROUTE

1. Tussen de start en de finish van het traject moet een aantal op de kaart staande punten in nummervolgorde via een aaneengesloten route worden aangedaan.
2. Tussen de start van het traject en het eerste punt, tussen de opeenvolgende punten en tussen het laatste punt en de finish van het traject dient steeds de (op één na) kortste route te worden gereden via kaartwegen.

15. VAN PIJL TOT PIJL DE (op één na) KORTSTE ROUTE

1. Van de start tot de finish van het traject dient een aaneengesloten route te worden gereden, waarbij een aantal op de kaart staande pijlen in nummervolgorde moet worden opgenomen.
2. Tussen de start van het traject en de voet van de eerste pijl, tussen de pijlen onderling en tussen de laatste pijl en de finish van het traject dient de (op één na) kortste route te worden gereden via kaartwegen.
3. Pijlen dienen in hun geheel, d.w.z. van de voet van de pijl tot de punt van de pijl, in de route te worden opgenomen en moeten zo nauwkeurig mogelijk worden bereden. Onder de getekende pijlen wordt geacht een weg te liggen.
4. Voor het construeren van de route is het toegestaan om:
 - pijlen zijdelings op te rijden;
 - pijlen zijdelings te verlaten;
 - pijlen te raken of te kruisen;
 - pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn;
 - reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden.
5. Bij het construeren van de route is het **niet** toegestaan om pijlen tegengesteld te berijden.
6. Zogenaamde kleine uitwasjes aan de pijlen worden geacht op de juiste plaats te liggen en overeenkomstig de berijdbare situatie ter plaatse te zijn getekend.

**Voorbeelden:**Pijlen kortste route

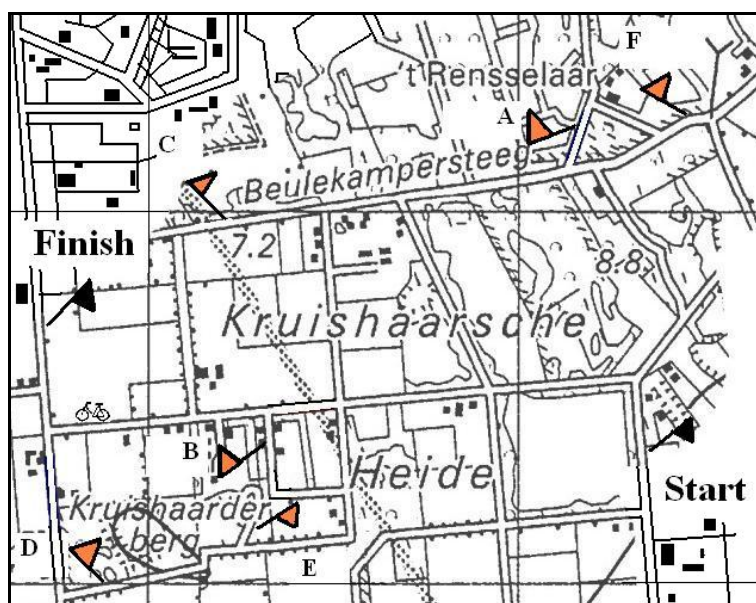
De kortste route naar pijl 1 loopt langs RC "B". Naar de voet van pijl 2 via diezelfde pijl 2 (2x RC "C"). Naar pijl 3 door de tekst Appel, nogmaals RC "C" en RC "D". Goed is: B-CC-CD

Pijlen op-één-na-kortste-route

Route loopt langs achtereenvolgens de RC's A-CCC-CCD-E (niet vergeten ook naar de finish de op-één-na-kortste route te rijden!).

16. GRENSBENADERING

1. Van de start tot de finish van het traject moet over kaartwegen een aaneengesloten route worden gereden, waarbij de op de kaart aangegeven grenslijn(en) in de door de organisatie aangegeven richting benaderd moet(en) worden zonder deze te kruisen.
2. "Licht is rijden", wat betekent dat indien tenminste één bermlijn van de kaartweg de grenslijn niet raakt, deze kaartweg gebruikt mag worden.
3. Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te geschieden dat in volgorde van belangrijkheid:
 - a. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is (het louter heen en weer rijden over dezelfde weg geldt niet als oppervlakteverkleinend)
 - b. de route zo kort mogelijk is.



Voorbeeld:

kaartrand tegen de
wijzers van de klok in
benaderen

Route: Na de Start langs 8.8 en dan lusje om Y-paal maken (F). Daarna langs RC "A". Niet door de bermlijn (C is fout), ook niet over fietspad, wel langs RC "B". Onder 'er' van 'Kruishaarder' het lusje rijden (E), en via RC "D" naar de Finish.
Goed is: F-A-B-E-D.

17. REGULARITY

1. Een van tevoren aangegeven (deel van een) traject dient vanaf een duidelijk aangegeven punt tot aan een GTC (waarvan de plaats dus niet van tevoren bekend is) met (een) door de organisatie verstrekte voorgeschreven gemiddelde snelheid (snelheden) zo nauwkeurig mogelijk op tijd te worden gereden.
2. Er kan sprake zijn van een zgn. "zelfstart". Daar dient de deelnemer zelf op de juiste tijd en plaats, die a.d.h.v. door de organisatie verstrekte gegevens eenvoudig is te bepalen, te vertrekken.
3. In een regularity komen geen routeonderbrekingen voor.
4. Door de organisatie kan een tabel worden verstrekt van de voorgeschreven gemiddelde snelheid (snelheden). Anders dient men zelf e.e.a. uit te rekenen.
5. Een GTC is niet binnen een afstand van 2,5 km vanaf de start van de regularity opgesteld. De lengte van een regularity bedraagt minimaal 3 km.
6. Per (deel van een) minuut afwijking t.o.v. de ideale tijd krijgt men strafpunten. De organisatie maakt bekend hoeveel; maximum voor de hele regularity is 60 strafpunten.

18. BEHENDIGHEIDSPROEF

1. Een behendigheidsproef maakt geen deel uit van een regulier traject, maar wordt apart verreden op een speciaal afgeschermd terrein.
2. In het Bijzonder Reglement en/of het routeboek is een toelichting op de behendigheidsproef opgenomen, inclusief de wijze waarop de strafpunten zullen worden berekend.

DEEL 5: routeonderbreking

19. HERCONSTRUCTIE

Als de route tijdens het rijden onderbroken wordt door een opdracht bij een RC of doordat een weg die men wil inrijden niet kan of mag worden bereden, dan dient de oorspronkelijk geconstrueerde route te worden herzien.

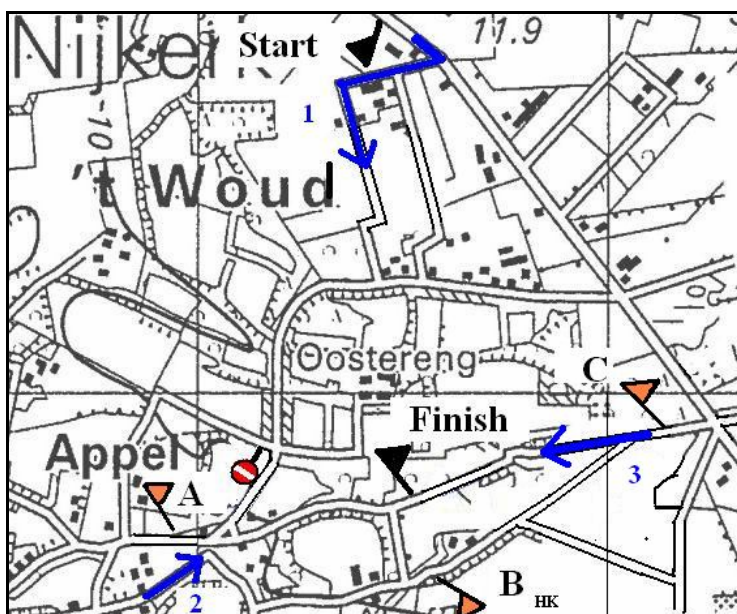
De organisatie geeft in het Bijzonder Reglement en/of bij de beschrijving van de kaartleessystemen aan hoe dan gehandeld moet worden. De organisatie kan daarbij kiezen uit 2 herconstructiemogelijkheden:

1. ***De oorspronkelijk geconstrueerde route vervalt niet:***

- Vanaf het punt van onderbreking dient een zodanige omweg te worden geconstrueerd en gereden, dat zo min mogelijk wordt gemist van de oorspronkelijk geconstrueerde route.
- Ten aanzien van de in een herconstructie op te nemen kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen gelden dezelfde bepalingen als die welke gelden voor de routeconstructie.
- Met inachtneming van het bovenstaande dient de omweg zo kort mogelijk te zijn.
- Wegen die niet kunnen of mogen worden bereden mogen vanaf de andere zijde in de omweg worden opgenomen.
- De deelnemer dient het niet kunnen of mogen berijden van wegen te onthouden totdat de oorspronkelijk geconstrueerde route weer is hervat.

2. ***De oorspronkelijk geconstrueerde route vervalt:***

- Vanaf het punt van onderbreking dient een nieuwe route te worden geconstrueerd en gereden die voldoet aan de routeopdracht.
- Wegen die niet kunnen of mogen worden bereden mogen ook vanaf de andere zijde niet in de nieuwe route worden opgenomen.
- De deelnemer dient het niet kunnen of mogen berijden van wegen te onthouden tijdens het verdere verloop van het traject op dezelfde kaart.



Voorbeeld: systeem Pijlen kortste route.

Herconstructies volgens art. 19.1

Voor verkeersbord rechts, door tekst Appel, links en route oppakken bij driehoekje. Na pijl 2 keren bij RC "B". Weg met verkeersbord contra rijden en zo kort mogelijk achter RC "B" de route oppakken. Goed is: A-B-C-C.

Herconstructies volgens art. 19.2

Voor verkeersbord rechts en direct naar pijl 2. Na pijl 2 keren bij RC "B". Weg met verkeersbord niet contra rijden! Door tekst Appel en na tekst Oostereng 2x viersprong rechts en direct naar pijl 3. Goed is: B-A-C.