

Classic
Car Rally

19-03-2011

Stichting
Rallyworks

Reglement

Deltarally 2011

Deltarally 2011

Reglement

19 februari 2011

Voorwoord

Beste deelnemer aan de Deltarally 2011

Na onze Deltarally's in 2006, 2007 en 2009 hebben wij vele lovende woorden van deelnemers vernomen. Als Bestuur hebben wij de koppen weer bij elkaar gestoken en zijn er klaar voor om op 19 maart 2011 de 4^e Deltarally te presenteren. Het rallygebied op de Zuid-Hollandse- en Zeeuwse eilanden heeft in het overgangsgebied van de winter naar de lente vele mogelijkheden om een historische rally uit te zetten. U zult merken dat wij deze gebieden ten volle benutten.

De vergunningen die wij voor dit gebied hebben gekregen zijn uiteraard voor ons allemaal van groot belang. Ons is opgevallen dat goede contacten met waterschappen en locale- en provinciale overheden van essentieel belang zijn. Daarbij speelt ten positieve mee, dat de toeristen en pleziervaart grotendeels nog in ruste zijn. Neemt niet weg dat ook voor de 4^e Deltarally wij circa 4 maanden nodig hadden om alle verklaringen van geen bezwaar, vergunningen, ontheffingen en dergelijke te verkrijgen. Wanneer u zich als een voorbeeldig verkeersdeelnemer gedraagt, kunnen we voor de toekomst waarborgen dat wij onze hobby op deze manier kunnen blijven beoefenen.

De 4^e Deltarally is door de DHRC weer aangewezen om onderdeel te zijn en mee te tellen voor het Nederlands Historisch Rallykampioenschap.

Voor de 4^e Deltarally zullen op 19 maart 2011 in Spijkenisse circa 140 equipes van start gaan, onderverdeeld in 70 equipes in de sport- en 70 equipes in de tourklasse. Als wij zien welke topteams in de sport- en tourklasse van start gaan, belooft het een zeer spannende historische rally te worden. Ook hebben wij 4 behendigheidsproeven in samenspraak met de Rensportschool Zandvoort uitgezet, onderverdeeld in twee voor de sport- en twee voor de tourklasse.

Dit reglement heeft u kunnen downloaden via onze website onder het kopje "Reglement". Om te voorkomen dat wij veel wijzigen op het laatste moment in bulletins moeten opnemen, hebben wij in het programma om die reden opgenomen, dat het reglement pas op 19 februari 2011 via internet beschikbaar is.

Met het organiseren van een evenement als de Deltarally is het mede van belang, dat je merkt, dat je als organisatie vele goede bekenden en vrienden hebt, die ons belangeloos assisteren om een dergelijk groot evenement tot een succes te maken. Een bijzonder woord van dank gaat uit naar Wim Aalders en Wim Vellekoop voor hun geweldige inzet voor deze 4^e editie. Tevens wil ik de AMAC Marshal club met name noemen, die samen met ons mede verantwoordelijk zal zijn voor de rekenkamer. Ook de leden van de Carweiclub zullen evenals andere jaren bij de behendigheidsproeven zorgen, dat alles op rolletjes loopt.

Tenslotte willen wij graag onze dank uitspreken naar alle partners en sponsors, die er mede voor zorgen dat de 4^e Deltarally een groot succes wordt. Daarbij noemen wij graag, zonder de andere sponsors te kort te doen, met name Apollo Vredestein BV, Inside Investments NV, Nawon Nationaal Woningbezit, KONI, Belaf van Schoonhoven accountants en Prolease BV.

Wij wensen u veel succes toe met de voorbereidingen voor de 4^e Deltarally en hopen, dat u aan de 4^e Deltarally net zo veel plezier zult beleven als wij hebben met het organiseren ervan. Graag tot 18 en/of 19 maart 2011 in het Carlton Oasis Hotel, Curieweg 1 te Spijkenisse.

Met vriendelijke groet,
Stichting Rallyworks,
Hans van Dalen, Marion Woud, Erik Bruêns

Inhoudsopgave

1.	Programma	6
2.	Organisatie	6
72.1	Omschrijving evenement	7
2.2	Stichtingsbestuur Rallyworks	7
2.3	Rallyoffice	7
2.4	Officials	8
2.5	Vergunningen	9
3.	Algemene bepalingen	10
3.1	Nationaal Reglement voor Regelmatigheidsritten (NRR)	10
3.2	Definities	10
3.3	Inschrijfvoorwaarden	10
3.3.1	Algemeen	10
3.3.2	Acceptatie	10
3.3.3	Identiteitskaart	11
3.3.4	Weigering	11
3.4	Toe te laten automobielen	11
3.4.1	Algemeen	11
3.4.2	Verplichte voorzieningen	11
3.4.3	Verlichting	11
3.4.4	Meetapparatuur in de auto	11
3.4.5	Verzekering auto	12
3.4.5.1	De assurantieverklaring	12
3.4.6	Uitlaatgeluid	12
3.4.7	Extra brandstof	13
3.4.8	Weigering	13
3.5	Inschrijfgeld - verzekering	13
3.5.1	Inschrijfgeld	13
3.5.2	Verzekering	13
3.5.3	Betaling inschrijfgeld	13
3.5.4	Restitutie inschrijfgeld	14
3.5.5	Vrijwaringclausule	14
3.6	Wijzigingen van het reglement - Bulletins	14
3.6.1	Wijzigingen - bulletins	14
4.	Algemene verplichtingen	15
4.1	Equipes	15
4.1.1	Equipes	15
4.1.2	Communicatie	15
4.1.3	Incorrect gedrag	15
4.2	Startvolgorde - rallyschilden - wedstrijdnummers	15
4.2.1	Startnummers en startvolgorde	15
4.2.2	Startprocedure	15
4.2.3	Rallyschilden	15
4.2.4	Portiernummer	15
4.2.5	Reclame	16
4.2.6	Verplichte reclame van de organisatie	16
4.2.7	Gegevens bestuurder en navigator	16
4.3	Controlekaarten	16
4.3.1	Controlekaarten	16
4.3.2	Gebruik	16
4.3.3	Veranderingen	16
4.3.4	Straffen	16
4.3.5	Verantwoording	16
4.3.6	Afwijkingen	16

4.4	Verkeersregels - service en reparaties - milieu	17
4.4.1	Verkeersregels	17
4.4.2	Maximum snelheid	17
4.4.3	Judges of fact	17
4.4.4	Service en reparaties	17
4.4.5	Milieu	18
5.	Verloop evenement	18
5.1.1	Documentencontrole - Inschrijftafel	18
5.1.2	De documentencontrole behelst	18
5.1.3	Startpakket	18
5.2	Routeopdracht	18
5.2.1	Route	18
5.2.2	Controles	19
5.2.3	Aanwijzingen officials	19
5.2.4	Herstelopdrachten	19
5.3	Start en finish van het evenement	20
5.3.1	Startcontrole	20
5.3.2	Te laat melden	20
5.3.3	Finishcontrole	20
5.4	Trajecten - controles	20
5.4.1	De juiste route	20
5.4.2	Routecontrole (RC)	20
5.4.3	Passeercontrole (PC)	20
5.4.4	Tijdcontrole (TC)	21
5.4.5	Geheime tijdcontrole (GTC)	22
5.4.6	Stempelkussen	22
5.4.7	Dwangpijlen	22
5.4.8	Q-zones	22
5.5	Regelmatigheidsproef	22
5.5.1	Verloop	22
5.5.2	Controles tijdens RP	23
5.5.3	Geheime tijdcontrole tijdens RP (GTC)	23
5.5.4	Normtijd	23
5.6	Behendigheidsproeven	24
5.7	Hergroeperingscontrole	24
5.7.1	Hergroeperingscontrole	24
6.	Straffen	24
7.	Protesten - beroepen - klassementen - prijzen	25
7.1	Protesten - Beroepen	25
7.1.1	Vragen	25
7.1.2	Protesten	26
7.1.3	Beroepen	26
7.2	Klassementen	26
7.2.1	Klassementen	26
7.2.2	Officiële en definitieve uitslag	26
7.2.3	Tussenklassementen	26
7.2.4	Teamklassement	26
7.3	Prijzen - prijsuitreiking	27
7.3.1	Prijzen	27
7.3.2	Prijsuitreiking	27
8.	Sponsors	27
Bijlage A	Standaardborden	28
Bijlage B	Overzicht systemen per klasse	29
Bijlage C	Beschrijving systemen	30
Bijlage D	Voorbeeld meldingstijdstippen	33

1. Programma

23 september 2010		Opening inschrijving
19 februari 2011		Publicatie reglement via internet
21 februari 2011		Sluiting inschrijvingstermijn
22 februari 2011		Verzending acceptatiebrieven via e-mail
18 maart 2011	20:00 – 22:00 uur	Vrijwillige documenten controle o.a. voor deelnemers die in het hotel overnachten
19 maart 2011	08:00 uur	Aanvang documenten controle
	08:00 – 10:00 uur	Mogelijkheid tot het stellen van vragen
	09:01 uur	Start eerste deelnemer - sport en tour – ochtend etappe
	± 12:00 uur	Einde ochtend etappe eerste deelnemer sport- en tourklasse. Lunch in Bruinisse "Restaurant Grevelingen".
	± 12:45 uur	Start eerste deelnemer sport- en tourklasse middag etappe
	± 17:00 uur	Publicatie uitslag ochtend etappe
	± 17:00 uur	Finish eerste deelnemer
	19:00 uur	Aanvang buffet diner
	± 20:00 uur	Publicatie voorlopig officieel klassement
	± 20:30 uur	Publicatie definitief klassement
	20:45 uur	Prijsuitreiking
20 maart 2011		Publicatie definitief klassement op internet (www.deltarally.nl)

2. Organisatie

2.1 Omschrijving evenement

Stichting Rallyworks organiseert op zaterdag 19 maart 2011 de vierde Deltarally. De rally omvat diverse kaartleesmethoden. Het klassement wordt mede bepaald door het correct aandoen van route- en tijdscontroles. Het evenement wordt verreden volgens het Nationaal Reglement Regelmatigheidsritten (NRR) versie 3.0 2009-2010 van de FEHAC/KNAF en dit Bijzonder Reglement. Equipages met auto's die gebouwd zijn voor 1 januari 1979 mogen deelnemen. Er kan worden ingeschreven in zowel sport- als tourklasse. De sport- en de tourklasse onderscheiden zich in de wijze waarop de informatie wordt verstrekt, alsmede de te rijden snelheid. De sportklasse is bedoeld voor equipages met voldoende ervaring, de tourklasse is bedoeld voor equipages met minder ervaring. De organisatie behoudt zich uitdrukkelijk het recht voor te bescheiden equipages in een hogere klasse en te optimistische equipages in een lagere klasse in te delen.

Er wordt gereden op de openbare weg. De te rijden gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 49,9 kilometer per uur. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld op snelwegen).

2.2 Stichtingsbestuur Rallyworks

Het bestuur van Stichting Rallyworks bestaat uit:

Voorzitter: Hans van Dalen
Secretaris: Marion Woud
Penningmeester: Erik Bruêns

2.3 Rallyoffice

Voor en na het evenement: Stichting Rallyworks
Van Bergenlaan 3, 2242 PV, Wassenaar
Telefoon: 06 50255980
e-mail: info@rallyworks.nl

Tijdens het evenement: Tussen 8:00 en 10:30 uur / tussen 17:00 en 20:30 uur
"Carlton Oasis Hotel"
Curieweg 1, 3208 KJ, te Spijkenisse
Telefoon: 0181 625222
Officieel publicatiebord op genoemde tijden in de lobby voor de Ballroomzaal

Van 12:00 uur tot 14:00 uur
"Restaurant Grevelingen"
Parallelweg 1, 4311 NE, Bruinisse
Telefoon: 0111 481462
Officieel publicatiebord op genoemde tijd in de hal van de entree

Gedurende het evenement (8:00 uur tot 21:00 uur) is,
Erik Bruêns, mobiel bereikbaar op: 06 53441361
Hans van Dalen, mobiel bereikbaar op: 06 50255980
Marion Woud, mobiel bereikbaar op: 06 41291219

2.4 Officials

Functie	Naam
Wedstrijdleader	Hans van Dalen
Routechefs	Erik Bruêns / Marion Woud
Rallyoffice / Rallymaterialen	Erik Bruêns / Wim Aalders / Wim Vellekoop
Contactpersoon rijders tot 18:00 uur	Erik Bruêns / Marion Woud
Contactpersoon rijders na 18:00 uur	Jaap Daamen / Wil Strous
Contactpersoon FEHAC	Hans van Dalen
Rekencentrum	AMAC Rekenkamer: Ton den Uyl / Ingrid den Uyl / Wilma van Raaij / Eric Versluis / Wil van den Heuvel / Kees Jongerius
Vergunningen	Hans van Dalen
Assistentie auto's	Bas Auto Service: Bas Aalberts / Monique Aalberts Garage Rijzicht: Rob v.d. Niet / Willem v.d. Oever Prolease: Karel Vaal / Oxonia: Martin Schuurman
Drukwerk en routeboeken	Marion Woud
Voorauto / wegzetten materiaal	Jan Kuenen / Wouter van de Veen
Nul rijders tourklasse	Kees van Hattum / Kees Stoel
Nul rijders sportklasse	Wil Strous / Jaap Daamen
Sluit auto	Go Wammes / René Klement
Marshals	Ruud Bruêns José Bruêns Angélique Bruêns Hélène Hoedemaker Hidde Rijntjes Nynke Bakker André Braker Lourens Kloppenburg Aad Gerritse Bert Gerritse Freek Goutte Ronan Goutte Henk Kruit Jacqueline Kruit

	Lia Brouwer
	John Brouwer
	Peter Wijnands
	Jennie Wijnands
Judges of fact	Alle Deltarally marshals zullen als zodanig optreden
Snelheidscontroleurs	Giovanni Vierling
FEHAC Observer / Steward	Jos Jurriëns
Fotografen / media	Edwin van Dalen / Dirk Ganzinga / Bram van Eijk Peter Ecury / Felice Ecurie

2.5 Vergunningen

De hiernavolgende instanties hebben goedkeuring verleend door middel van een “verklaring van geen bezwaar”, respectievelijk ontheffing verleend, al dan niet met toezending van een vergunning:

- Provincie Zuid-Holland
- Provincie Zeeland – kenmerk 11003512
- Gemeente Bernisse
- Gemeente Brielle
- Gemeente Dirksland
- Gemeente Goedereede
- Gemeente Hellevoetsluis
- Gemeente Middelharnis
- Gemeente Oostflakkee
- Gemeente Schouwen-Duiveland
- Gemeente Cromstrijen
- Gemeente Korendijk
- Gemeente Binnenmaas
- Gemeente Spijkenisse
- Gemeente Westvoorne
- Gemeente Albrandswaard
- Gemeente Strijen
- Gemeente Oud-Beijerland
- Waterschap Scheldestromen
- Waterschap Zeeuwse eilanden
- Waterschap Hollandse Delta ontheffing
- Diverse recreatiegebieden
- Rijkswaterstaat

3. Algemene bepalingen

3.1 Nationaal Reglement voor Regelmatigheidsritten (NRR)

Stichting Rallyworks is lid van de FEHAC (lidnr 2006263, organisatie licentienummer Deltarally 2011/JP/2501/01) en ons reglement is opgesteld volgens de richtlijnen die vastgelegd zijn in het NRR (Nationaal Reglement Regelmatigheidsritten) versie 3.0 (2009-2010).

In die gevallen waarin ons reglement geen uitsluitel geeft, kan teruggevallen worden op dit NRR. Dit reglement is goedgekeurd d.d. 26 januari 2011.

3.2 Definities

Begrip	Omschrijving
Equipe	Bestuurder en navigator.
Deelnemer	Bestuurder of navigator.
Inschrijver	(Rechts)persoon die inschrijfformulier verzendt.
Team	Een aantal equipes (min.3, max.5) dat samen de strijd om de teamprijs aangaat met andere teams. Dit kan bijvoorbeeld een club- of merkenteam zijn.
Controlekaart	Tijd- en/of routecontrolekaart.
Etappe	De route van start naar lunch en van lunch naar finish.
Traject	Afstand tussen twee opvolgende tijdcontroles.
Hergroepering	Inschikking van deelnemers teneinde het deelnemersveld bij elkaar te houden. Dit geschiedt bij de lunch.

3.3 Inschrijfvoorwaarden

3.3.1 Algemeen

Iedereen die wenst deel te nemen aan de 4^e editie van de Deltarally kan inschrijven als equipe (bestuurder en navigator), via het (elektronische) inschrijfformulier. Dit dient volledig ingevuld verzonden te worden naar het wedstrijdsecretariaat. De inschrijving is volledig indien de assurantieverklaring in ons bezit is en ook het inschrijfgeld is overgemaakt.

De equipe mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto vervangen voor een andere tot uiterlijk 1 uur voor de start van de eerste deelnemer, zolang deze voldoet aan de bouwjaarlimiet. Het wisselen van auto tijdens de rally is niet toegestaan. Overtreding van deze regel leidt tot uitsluiting.

De bestuurder dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs. Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rally onderling te wisselen, indien beide leden van de equipe in het bezit zijn van een geldig rijbewijs.

Het maximaal aantal toe te laten equipes is 140.

Door inschrijving voor de rally onderwerpen de inschrijver en de beide leden van de equipe zich, met uitsluiting van andere rechtsmiddelen, aan de rechtsbepalingen van dit reglement en al hetgeen wat daaronder wordt begrepen, evenals aan de rechtspleging op het terrein van de rallysport evenementen.

3.3.2 Acceptatie

De officiële acceptatiebrief wordt, nadat de equipe aan alle inschrijfvoorwaarden heeft voldaan, verzonden op 22 februari 2011. Voorafgaand aan de rally wordt er geen technische keuring gedaan. De organisatie behoudt zich echter het recht voor om gedurende het evenement steekproefsgewijs controles uit te voeren op conformiteit aan dit reglement.

3.3.3 Identiteitskaart

De eigenaar van het voertuig heeft niet over een identiteitskaart (FIVA Identity Card of FIA Technical Passport) te beschikken.

3.3.4 Weigering

De organisatie behoudt zich het recht voor een inschrijving, eventueel zonder opgave van redenen, te weigeren.

3.4 Toe te laten automobielen

3.4.1 Algemeen

Toegelaten worden NETTE personenauto's, bij voorkeur in een zo origineel mogelijke uitvoering. De in te schrijven auto dient, zonder enige uitzondering, voor 1 januari 1979 te zijn gebouwd en dient te voldoen aan de wettelijke bepalingen van het land van registratie. Voorts moet de auto sneller kunnen en mogen rijden dan 70 kilometer per uur.

3.4.2 Verplichte voorzieningen

In de ingeschreven auto dienen verplicht de volgende veiligheidsonderdelen aanwezig te zijn:

- deugdelijke brandblusser van minimaal 2 kg
- gevarendriehoek
- verbanddoos met deugdelijke inhoud
- 2 veiligheidshesjes
- sleepkabel
- vloeistofdicht grondzeil (minimaal 2 bij 4 meter) of een lekbak. Dit grondzeil of deze lekbak moet onder het voertuig gelegd worden wanneer het voertuig langer dan 30 minuten stil staat of bij schade en/of lekkage.

3.4.3 Verlichting

Het is toegestaan om de volgende extra lampen, met een maximale glasdiameter van 180 mm, op het voertuig te monteren:

- Indien het voertuig af-fabriek is uitgerust met 2 koplampen:
Aan de voorzijde: maximaal 4 lampen (bijvoorbeeld 2 breed- en 2 verstralers).
- Indien het voertuig af-fabriek is uitgerust met meer dan 2 koplampen:
Aan de voorzijde: maximaal 2 lampen (bijvoorbeeld 2 breed- of 2 verstralers of 1 breed- en 1 verstraler).

Ter verduidelijking: een voertuig mag niet meer dan 6 lampen aan de voorzijde voeren.

Verder mag het voertuig uitgerust zijn met:

- daklamp (alleen te gebruiken bij stilstand van het voertuig);
- (extra) achteruitrijlamp met een maximale glasdiameter van 160 mm;
- mistachterlicht.

Gasontladingslampen (Xenon) of alle soorten van imitatie gasontladingslampen zijn niet toegestaan op straffe van niet starten of uitsluiting.

3.4.4 Meetapparatuur in de auto

In het voertuig aangebrachte c.q. aanwezige hulpmiddelen ten behoeve van afstandsmeting en/of snelheidsmeting en/of tijdsmeting en/of positiebepaling mogen uitsluitend op mechanische wijze werken; elke vorm van elektrisch of (semi)elektronisch gestuurde apparatuur is verboden.

Overtreding van deze regel leidt tot uitsluiting.

Ter verduidelijking:

De volgende mechanisch of semimechanische tripmeters zijn toegestaan:

Halda Tripmaster en Twinmaster, Halda Speedpilot, AIFAB Gemini, AIFAB, dual compact, BelmogTwin, GTI Rallytwin, VH Trip, VH TripTwin, HEMO Tripteller, Retrotrip type II en Retrotrip

Type II Classique. De aandrijving kan zowel mechanisch door een kabel gebeuren als met behulp van een sensor.

Een ijktraject om uw meters te synchroniseren met die van de organisatie, zal in het eerste traject worden opgenomen. Er mag gebruik worden gemaakt van digitale stopwatches en horloges. Een kompas (niet GPS gestuurd) is toegestaan. Gebruik van een z.g. "foezel-doesje" is uitdrukkelijk NIET toegestaan.

3.4.5 Verzekering auto

Het motorvoertuig waarmee wordt deelgenomen dient voorzien te zijn van een geldig APK bewijs en een verzekering voor wettelijke aansprakelijkheid die geldig is gedurende klassieke regelmatigheidsrallies. Dit laatste dient te worden aangetoond middels het aanleveren van een kopie van de z.g. **assurantieverklaring**. Wanneer u geen geldige assurantieverklaring overhandigt, wordt u uitgesloten van deelname! Hierop zal streng worden toegezien. Daarnaast dient de bestuurder in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs. Tijdens de documentencontrole zullen APK- en rijbewijs worden gecontroleerd. De ondertekende assurantieverklaring dient u vooraf aan ons toe te zenden (een kopie via de post of een ingescand exemplaar via email).

3.4.5.1 De assurantieverklaring

Wij willen er 100% zeker van zijn dat al onze deelnemers hun auto deugdelijk hebben verzekerd. Aangezien wij lid zijn van de FEHAC, conformeren wij ons aan de richtlijnen die zijn uitgevaardigd op het vlak van de assurantieverklaring. Middels een dergelijke verklaring tekent de verzekeringsmaatschappij en/of verzekeraar en/of gevolmachtigde ervoor dat uw auto conform de polis deugdelijk is verzekerd voor deelname aan regelmatigheidsritten, welke worden verreden onder auspiciën van de FEHAC/FIVA en/of KNAF/FIA, mits de bestuurder in het bezit is van een geldig rijbewijs. Het hebben van een groene kaart is niet meer voldoende. Wanneer u geen assurantieverklaring kunt overhandigen, kunt u niet deelnemen aan de Deltarally! Kijk voor meer achtergrondinformatie over dit onderwerp op www.assurantieverklaring.nl.

Wanneer u nog niet in het bezit bent van een assurantieverklaring, verzoeken wij u om contact op te nemen met uw verzekeringsmaatschappij of tussenpersoon die u deze verklaring kunnen verstrekken. Indien dit (nog) niet bij hen bekend is, kunnen zij een blanco assurantieverklaring opvragen op de FEHAC website via www.assurantieverklaring.nl. Op deze site vindt u tevens aanvullende informatie over de assurantieverklaring.

Let op: omdat dit waarschijnlijk de eerste rally is die u in 2011 rijdt, dient u goed na te gaan of uw verklaring nog geldig is op 19 maart 2011. Er zijn assuradeuren die verklaringen hebben afgegeven die geldig zijn t/m 31 december 2010.

Ten einde de afhandeling bij de inschrijftafel op de rallydag soepel en snel te laten verlopen, verzoeken wij u de assurantieverklaring vooraf (minimaal 2 weken voor aanvang van de rally) aan ons toe te sturen per post of per e-mail aan info@rallyworks.nl. Hiermee kunt u tevens teleurstellingen voorkomen wanneer de verklaring onverhoopt niet geldig blijkt te zijn.

Voor zover van toepassing in het land waar het voertuig staat ingeschreven dient de eigenaar van het voertuig over een geldig Apk-keuringbewijs te beschikken en bij de documentencontrole te overleggen.

3.4.6 Uitlaatgeluid

Deelnemende voertuigen mogen nimmer een overdadig geluidsniveau produceren. Het geluidsniveau kan gedurende het gehele evenement, door twee officials, op het gehoor worden gecontroleerd. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

Tijdelijke voorzieningen om het geluidsniveau te verlagen, noodreparaties tijdens het evenement uitgezonderd, zijn op straffe van een startverbod, respectievelijk uitsluiting, verboden.

3.4.7 Extra brandstof

Het meevoeren van extra brandstof in jerrycans in de wedstrijdauto is toegestaan tot maximaal 10 liter. Uit veiligheidsoverwegingen mag deze extra brandstof zich NIET bevinden in het interieur van de auto.

3.4.8 Weigering

De organisatie behoudt zich het recht voor een auto te weigeren die:

- niet conform dit reglement is;
- te moderne aanpassingen heeft ondergaan (e.e.a. ter beoordeling aan de organisatie);
- nog in restauratie is en/of duidelijk zichtbare sporen van schade / slijtage vertoont.

3.5 Inschrijfgeld - verzekering

3.5.1 Inschrijfgeld

Het inschrijfgeld bedraagt € 225,-. In het inschrijfgeld is begrepen:

- twee kleine Deltarally-2011 stickers
- twee in kunststof uitgevoerde rallyschilden plus het startnummer
- twee portiernummers
- de benodigde routeboeken en eventuele andere routebescheiden
- diverse materialen welke ter beschikking worden gesteld door de sponsors
- koffie met cake aan de start
- een lunch
- een diner buffet aan de finish
- een route uitleg na de finish
- mooie prijzen voor de winnaars
- een collectieve verzekering van de organisator

Teaminschrijving is tevens mogelijk voor minimaal 3 en maximaal 5 equipes uit dezelfde klasse. Het best presterende team in de rally wint de teamprijs. Teaminschrijving kost € 25,- ongeacht het aantal teamleden en aanmelding is mogelijk via het formulier op onze site.

3.5.2 Verzekering

Het inschrijfgeld omvat mede de premie voor de secundaire verzekering, die de organisator heeft afgesloten ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de deelnemer(s) (boven de WAM-dekking). De dekking van deze secundaire polis gaat in bij de start van de equipe aan het evenement en eindigt bij de finish van de equipe aan het evenement. De dekking eindigt in ieder geval op het moment dat de equipe wordt uitgesloten tot verdere deelname aan het evenement of in geval van opgave van de deelnemer.

Het verzekerde bedrag voor deze secundaire verzekering is € 2.500.000,- per gebeurtenis.

Uitdrukkelijk niet gedekt zijn casco schaden aan het eigen voertuig.

3.5.3 Betaling inschrijfgeld

Het inschrijfgeld kan worden betaald door overmaking op rekeningnummer 67.67.98.004 – t.g.v. Stichting Rallyworks – Bussum. Vermeld bij uw betaling de equipenaam. Het inschrijfgeld dient uiterlijk 21 februari 2011 in ons bezit te zijn. Een inschrijving is pas definitief indien het inschrijfgeld en de assurantieverklaring ontvangen zijn.

3.5.4 Restitutie inschrijfgeld

Het inschrijfgeld wordt gerestitueerd:

- bij annulering tot 1 februari 2011 : volledige restitutie van het inschrijfgeld;
- bij annulering tot 21 februari 2011 : restitutie van het inschrijfgeld minus 50%;
- bij annulering vanaf 21 februari 2011 : geen restitutie.

Wanneer het maximale aantal deelnemers is bereikt en uw inschrijving niet meer geaccepteerd kan worden, volgt vanzelfsprekend volledige restitutie.

In het onverhoopte geval dat de Deltarally door overmacht niet door kan gaan, bijvoorbeeld door vogelgriep, dan volgt restitutie van het inschrijfgeld minus 50%.

3.5.5 Vrijwaringclausule

Een organisator wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enig ongeval dat veroorzaakt is, gedurende het evenement, door en/of aan deelnemer(s) en/of deelnemende voertuigen. Een organisator wijst elke aansprakelijkheid af voor het niet nakomen van de wet en regelgeving zoals deze geldt in Nederland en/of in andere landen waar het evenement plaats vindt. Deelnemers zullen verantwoordelijk gehouden worden voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of het niet nakomen van de wet en regelgeving in het betreffende land. Zij zullen bijzonderheden van enig incident waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen komen, direct aan de organisator melden. Tegen een organisator, partners, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement zal geen claim ingediend kunnen worden die voortkomt uit incident(-en) en/of ongeval(-len) ten gevolge van activiteiten van voorgenoemde (rechts-) personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Deelnemers moeten voor aanvang van het evenement de volgende verklaring ondertekenen:

"Ik heb de laatste versie van het Nationaal Reglement voor Regelmatigheidsritten (zoals vermeld op <http://www.rallyworks.nl/paginas/Reglement>), het bijzonder reglement en/of de uitgegeven bulletins van dit evenement gelezen en verklaar deze te zullen naleven. Ik verklaar dat ik lichamelijk en geestelijk gezond ben om aan het evenement deel te nemen en ook bekwaam ben om dit te doen. Ik erken dat ik de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerd evenement ken en verklaar dit risico te accepteren. De organisator, partners, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement, alsmede de FEHAC en KNAF enerzijds zijn tegenover de equipe (bestuurder en navigator) niet aansprakelijk voor welke schade dan ook, die met betrekking tot deelneming aan dit evenement mocht ontstaan, terwijl de equipe de organisator, partners, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement, alsmede de FEHAC en KNAF vrijwaren tegen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden. Ik verklaar dat in de assurantieverklaring gemelde verzekering inzake Wettelijke Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) of de voor buitenlanders af te sluiten verzekering, ongewijzigd van kracht is en dat de hiervoor berekende premie tijdig is betaald. Ik verklaar dat het mij bekend is dat het rijden van een behendigheidsproef (op een voor het overige verkeer al dan niet afgesloten terrein) geschiedt op eigen risico voor zover het om casco schade gaat. Ik verklaar dat ik als rijder in het bezit ben van een geldig rijbewijs. Ingeval de navigator geen geldig rijbewijs kan overleggen verklaren rijder en navigator niet te zullen wisselen van bestuurder naar navigator of omgekeerd. Onze sponsor Prolease bv stelt het op prijs enige vragen aan de equipe voor te kunnen leggen over de 4^e Deltarally, waar de equipe geen bezwaar tegen verklaart te hebben".

3.6 Wijzigingen van het reglement – Bulletins

3.6.1 Wijzigingen - bulletins

Dit reglement zal alleen worden gewijzigd in bijzondere gevallen en wel met inachtneming van de goede trouw. Wijzigingen en/of aanvullingen zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekend worden gemaakt. Deze bulletins maken integraal deel uit van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden (zie 2.3). De bulletins kunnen tevens aan de equipes worden verstrekt."

4. Algemene Verplichtingen

4.1 Equipes

4.1.1 Equipes

Alleen equipes welke uit twee personen bestaan, zullen tot de start worden toegelaten. De twee leden van de equipe worden aangeduid als bestuurder en navigator. Beide leden van de equipe mogen tijdens het evenement de auto besturen, mits zij in het bezit zijn van een geldig rijbewijs (zie ook art. 3.3.1). Gedurende het gehele verloop van het evenement moeten beide leden van de equipe zich in de auto of in de onmiddellijke nabijheid daarvan bevinden, uitgezonderd situaties waarin dit reglement voorziet, zoals de lunchpauze. Indien één van de leden van de equipe zich terug trekt, of als een derde persoon in de auto wordt toegelaten (behalve voor het vervoer van een gewonde), wordt de equipe uitgesloten.

4.1.2 Communicatie

Interne of externe communicatie gebaseerd op het gebruik van elektrische middelen is verboden. Het gebruik van draagbare en/of autotelefoons tijdens het evenement – anders dan in het kader van een calamiteit – kan tot uitsluiting leiden.

4.1.3 Incorrect gedrag

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de equipe, van leden van de equipe of van personen voor wie zij verantwoordelijk zijn, zal worden beoordeeld door de wedstrijdleiding. Er kunnen straffen tot en met uitsluiting opgelegd worden.

4.2 Startvolgorde – rallyschilden – wedstrijdnummers

4.2.1 Startnummers en startvolgorde

Per klasse zal in volgorde van wedstrijdnummer worden gestart. De wedstrijdnummers worden als volgt toegekend:

- startnummers 1 t/m 70: de sportklasse
- startnummers 101 t/m 170: de tourklasse

Er starten steeds twee equipes (één uit de sport- en één uit de tourklasse) per minuut. De deelnemers met startnummer 1 en 101 starten dus als eerste. Uw starttijd wordt bekend gemaakt middels onze acceptatiebrief.

4.2.2 Startprocedure

Equipes dienen 15 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek. De routeboeken zullen uitgereikt worden op de starttijd van de equipe: boek 1 bij het Carlton Oasis hotel, boek 2 bij Restaurant Grevelingen.

4.2.3 Rallyschilden

De organisatie zal elke equipe voorzien van 2 kunststof rallyschilden. Gedurende het gehele evenement dient zichtbaar zowel op de voor- als achterzijde van de auto één rallyschild te zijn bevestigd. In geen geval mogen zij geheel of gedeeltelijk een kentekenplaat van de auto bedekken.

4.2.4. Portiernummers

De equipes ontvangen 2 wedstrijdnummers, welke gedurende de gehele rally op beide voorportieren van de auto dienen te zijn aangebracht. Andere uitvoeringen van wedstrijdnummers worden NIET toegestaan. Indien vanwege de bouwtechnische aard van de

auto aan deze voorwaarde niet kan worden voldaan, dienen de portiernummers op aanwijzing van de organisatie te worden aangebracht.

4.2.5 Reclame

Eigen reclame of reclame van derden op de wedstrijdauto is NIET toegestaan, behoudens de verplichte reclame van de organisatie (zie art. 4.2.6). Reclame dient te worden verwijderd of deugdelijk te worden bedekt.

4.2.6 Verplichte reclame van de organisatie

De reclame van de organisatie boven en onder de portiernummers dient verplicht gevoerd te worden. Equipes mogen deze reclame niet weigeren. Bij het ontbreken van enig deel van de reclame wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

4.2.7 Gegevens bestuurder en navigator

Eventueel kunnen de namen en nationaliteitsvlaggetjes van de bestuurder en navigator op de voorschermen van de auto dan wel een vergelijkbare plaats, aangebracht worden. Vermelding van de bloedgroepen van bestuurder en navigator is niet toegestaan.

4.3 Controlekaarten

4.3.1 Controlekaarten

Bij de start van het evenement, alsmede bij de start van een etappe, krijgt elke equipe één of meerdere tijd- en/of routecontrolekaarten. Op de tijdcontrolekaarten staan de rijtijden die gelden voor het afleggen van de afstand tussen twee tijdcontroles. Elke equipe is zelf als enige verantwoordelijk voor haar controlekaarten.

4.3.2 Gebruik

Controlekaarten moeten op verzoek worden getoond. Bij bemande controles moeten de kaarten persoonlijk door een lid van de equipe worden overhandigd voor registratie. De controlekaarten blijven eigendom van de organisatie.

4.3.3 Veranderingen

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

4.3.4 Straffen

Het ontbreken van een registratie, van welke controle dan ook, of het niet overhandigen van de controlekaarten bij een controle (tijdcontrole, routecontrole, hergroeperingscontrole of de betreffende controles bij een RP) en/of bij de finish, heeft een bestraffing als aangegeven in dit reglement tot gevolg.

4.3.5 Verantwoording

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan de verschillende controles en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet er zelf op letten de controlekaarten op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de kaarten correct zijn ingevuld. De controlepostofficial is de enige persoon die, met de hand of door middel van een printer, tijd op de kaarten mag invullen en/of de kaarten mag afstempelen.

4.3.6 Afwijkingen

In het onverhoopte geval dat de in uw routeboek vermelde tijden afwijken van de rijtijden van uw controlekaart, zijn de tijden van uw controlekaart bindend.

4.4 Verkeersregels – service en reparaties - milieu

4.4.1 Verkeersregels

Gedurende het hele evenement moeten equipes zich strikt houden aan de verkeersregels. Voorts zijn equipes verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat de bewoners geen aanstoot hoeven te nemen aan de voorbij rijdende equipes. Bij een STOP-bord moet het voertuig minimaal één volle seconde stil hebben gestaan.

Elke equipe die de verkeersregels overtreedt, zal worden bestraft met:

- eerste geconstateerde overtreding: een straf van 100 seconden
- tweede geconstateerde overtreding: uitsluiting

De politieagenten of de officials die de overtreding hebben vastgesteld, kunnen de equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Indien zij de bestuurder niet ter plaatse aanhouden, kunnen zij de wedstrijdleiding om toepassing van de straf vragen.

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

Equipes die door hun verkeersgedrag de rallysport in diskrediet brengen, zullen door de wedstrijdleiding worden bestraft.

4.4.2 Maximum snelheid

Gedurende het gehele evenement moeten de equipes zich strikt houden aan de geldende maximum snelheid. De organisatie heeft beschikking over officiële meetapparatuur. In principe zal iedere equipe tijdens het evenement minimaal één keer gecontroleerd worden.

Elke equipe die de toegestane maximum snelheid met meer dan 10 km p/u overschrijdt zal als volgt worden bestraft:

	<i>Overschrijding</i>	<i>Eerste snelheidsovertreding</i>	<i>Tweede snelheidsovertreding</i>
a.	met 11 t/m 20 km	0 strafseconden (waarschuwing)	300 strafseconden
b.	met 21 t/m 30 km	100 strafseconden	600 strafseconden
c.	met 31 km of meer	300 strafseconden	uitsluiting

4.4.3 Judges of fact

De organisatie benoemt Judges of Fact, die het gedrag van de deelnemers beoordelen. De Judges of Fact beoordelen of de equipes zich strikt houden aan de verkeersregels en zodanig rijden dat niemand aanstoot hoeft te nemen aan hen. Verder letten de Judges of Fact er op dat de equipes door hun verkeersgedrag de historische rallysport niet in diskrediet brengen.

Judges of Fact zullen de wedstrijdleiding op de hoogte stellen van hun bevindingen. De wedstrijdleiding kan straffen opleggen tot en met uitsluiting. Tegen constatering door een Judge of Fact is geen protest mogelijk. Alle marshals van de Deltarally zullen optreden als Judges of fact.

4.4.4 Service en reparaties

Onder service wordt verstaan het verlenen van vooraf georganiseerde assistentie door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van dit soort service is gedurende het gehele evenement niet toegestaan. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.

Overtreding van de servicevoorschriften wordt als volgt bestraft:

- eerste overtreding: een straf van 100 seconden
- tweede overtreding: uitsluiting

Wel is het toegestaan om assistentie in te roepen van de aanwezige serviceteams, Prolease serviceauto of een auto van een eventuele andere sponsor.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Het is geoorloofd dat een gestrande auto door het serviceteam of door een collega-equipe over een korte afstand naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Of door de betreffende equipe(s) hier op een sportieve wijze mee wordt omgegaan, is ter beoordeling aan de wedstrijdleiding.

4.4.5 Milieu

Het is verboden het milieu onnodig te belasten. Zo is het bijvoorbeeld verboden om te rijden met een afgebroken uitlaat waardoor overmatige geluidsoverlast wordt veroorzaakt, of de bodem te verontreinigen door morsing of lekkages.

Voor de start en na de finish is een deugdelijk zeil onder de auto, of een lekbak verplicht.

Het is verboden afval achter te laten op TC locaties. Gedurende uw aanwezigheid (wachttijd) bij TC locaties dient u zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor omwonenden. Tevens wordt u verzocht sanitaire stops op deze locaties zoveel mogelijk te beperken tot het hoognodige.

5. Verloop evenement

5.1 Documentencontrole - Inschrijftafel

5.1.1 Documentencontrole - Inschrijftafel

De equipes dienen zich op zaterdagochtend 19 maart 2011 te melden bij de documentencontrole te Spijkenisse, minimaal 1 uur voor de geplande starttijd zoals vermeld in de acceptatiebrief. Elke equipe die zich meer dan 30 minuten later meldt dan haar officiële starttijd, wordt niet toegelaten tot de start, tenzij naar het oordeel van de wedstrijdleiding overmacht kan worden aangetoond. Het is equipes ook toegestaan zich vrijdagavond 18 maart tussen 20:00 en 22:00 uur te melden voor de documentencontrole.

5.1.2 De documentencontrole behelst

- Controle van de acceptatiebrief (wordt ingenomen bij de start TC1);
- Controle van rijbewijs van de bestuurder (en eventueel de navigator);
- Controle van het kentekenbewijs en eventueel het autorisatiebewijs van de eigenaar;
- Controle van het APK bewijs;
- Ondertekening en inlevering van de vrijwaringsclausule zoals genoemd in 3.5.5;
- De assurantieverklaring dient u uiterlijk 2 weken voor aanvang van de rally te verstrekken aan de organisatie. Deze controle zal worden afgevinkt op uw acceptatiebrief.

5.1.3 Startpakket

Aan de documentencontrole / inschrijftafel wordt per equipe een startpakket uitgereikt, waarin zich onder meer de rallyschilden, portiernummers en stickers van sponsors bevinden. Deze rallyschilden, portiernummers en stickers dienen voor de start te zijn aangebracht op de auto.

5.2 Route-opdracht

5.2.1 Route

Van de start tot de finish dient een voorgeschreven route te worden gereden met inachtneming van de voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. In deze route is een aantal zogenoemde regelmatigheidsproeven opgenomen.

Alle equipes zullen routeboeken ontvangen waarin een gedetailleerde omschrijving van de route staat, welke moet worden gevolgd. Voor de sportklasse is de lengte van de route ongeveer 285km voor de tourklasse ongeveer 275km.

Er zullen routeopdrachten middels zogenoemde bol-pijl situaties worden gegeven en er zullen diverse kaartleessystemen worden gebruikt. De equipes ontvangen, middels de routeboeken danwel bij een routecontrolepost, kaarten waarop de routeopdrachten zijn aangegeven. Het is derhalve niet nodig en ook **niet toegestaan** om over extra kaartmateriaal te beschikken (of in de auto aanwezig te hebben), dit met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering door een official zal de betreffende equipe worden

bestraft met 300 strafseconden. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting. Alle officials zijn Judges of Fact wanneer het gaat om constatering van niet toegestaan kaartmateriaal. Overigens zal al het kaartmateriaal in de routeboeken een gedetailleerde schaal van 1:50.000 hebben (behendigheidsproeven uitgezonderd) en is er een legenda in routeboek 1 opgenomen.

5.2.2 Controles

Langs de route bevinden zich controles waarvoor in het algemeen het volgende geldt:

- Alle controles worden aangegeven door middel van standaardborden (zie bijlage A); deze borden kunnen eventueel voorafgegaan worden door een waarschuwingsbord;
- Het oponthoud bij een controle mag niet langer duren dan noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controlehandeling;
- Het is niet toegestaan:
 - Een controle binnen te rijden uit een andere richting dan die van de route
 - Bij een controle achteruit te rijden.
- Voor het vaststellen van de ideale meldingstijd zijn alleen de equipes zelf verantwoordelijk. Zij mogen de officiële klok raadplegen. De controlepostofficials mogen echter geen enkele informatie betreffende de ideale meldingstijd geven;
- Uren en minuten worden steeds als volgt weergegeven: 01.00 – 24.00; alleen minuten die verstreken zijn worden geteld;
- Tijdens het evenement geldt de radiogestuurde tijd als wedstrijdtijd.
- Controleposten gaan 15 minuten voor de geplande passeertijd van de eerste equipe open, tenzij in de routebescheiden anders is aangegeven of doordat de wedstrijdleiding anders beslist.
- Controleposten sluiten 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste equipe, tenzij in de routebescheiden anders is aangegeven of doordat de wedstrijdleiding anders beslist.
- De equipe is zelf verantwoordelijk voor de controlekaarten en de wijze waarop ze worden ingevuld door een official. Mocht een official onverhoopt een fout maken, dan dient dit direct aan de betreffende official gemeld te worden zodat er eventueel een correctie plaats kan vinden. Een correctie wordt alleen geaccepteerd indien deze is voorzien van een paraaf van de betreffende official.

5.2.3 Aanwijzingen officials

Equipes zijn verplicht aanwijzingen en/of instructies van als zodanig herkenbare officials op te volgen. Overtreding kan een straf tot en met uitsluiting tot gevolg hebben, één en ander ter beoordeling aan de wedstrijdleiding.

5.2.4 Herstelopdrachten

Herstelopdrachten, al dan niet opgesteld bij een routecontrole, dienen met voorrang op de opdracht waarmee men bezig is te worden uitgevoerd.

Herstelopdrachten zijn in code vermeld, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de L (links) ook een R (rechts) kan voorkomen:

- | | | |
|-------------|---|--|
| 1L | - | eerste weg links |
| EL | - | einde weg links |
| VL | - | voorrangsweg links |
| VO | - | voorrangsweg oversteken |
| HK | - | hier keren |
| DMBARIL | - | doorgaan met ingetekende lijn met barricades |
| DMIL | - | doorgaan met ingetekende lijn |
| NVO | - | niet verder omrijden |
| S of T | - | herstelcode geldt alleen voor de Sportklasse of Tourklasse |
| DM 7 | - | doorgaan met 7. Nieuwe route naar betreffende situatie, punt, pijl of andere opdracht construeren. |

5.3 Start en finish van het evenement

5.3.1 Startcontrole

De startcontrole wordt aangegeven door een verticaal geel bord met de tekst "controle" (zie bijlage A). De equipe dient zich op zijn meldingstijd die is aangegeven op de officiële startlijst, te melden bij de official(s) bij het controlebord.

5.3.2 Te laat melden

De juiste starttijd staat op de officiële startlijst die wordt gepubliceerd bij het Carlton Oasis Hotel. Let op: door uitval van equipes op het laatste moment kan uw starttijd vroeger zijn dan op uw acceptatiebrief staat vermeld.

Elke equipe die zich door een haar aan te rekenen oorzaak te laat meldt aan de start van het evenement of aan het begin van een etappe, wordt bestraft met 10 strafseconden voor elke minuut te laat. Elke equipe die zich meer dan 30 minuten te laat meldt wordt niet meer toegelaten tot de start, respectievelijk uitgesloten. Indien zij zich binnen deze 30 minuten melden, wordt de werkelijke starttijd op de controlekaart ingevuld en worden er diensgevolge strafpunten toegekend. De vertraging bij de start, gaat af van uw maximaal toegestane achterstand van 30 minuten.

5.3.3 Finishcontrole

De finish van het evenement zal zijn bij het Carlton Oasis Hotel te Spijkenisse. Binnen in het gebouw staat het gele bord "controle" waar u uw kaarten dient af te geven. Het missen van de finishcontrole wordt bestraft met uitsluiting. De finishcontrole is geen tijdcontrole, u kunt uw kaarten derhalve bij aankomst direct inleveren. De inlevertijd voor uw kaarten is ruim. **Let wel op de maximale inlevertijd voor uw kaarten, het overschrijden van deze tijd leidt tot uitsluiting.**

5.4 Trajecten - controles

5.4.1 De juiste route

De route en (indien van toepassing) de voorgeschreven gemiddelde snelheid zijn aangegeven in het routeboek. Tijdens het rijden van de route zal worden gecontroleerd:

- Of de equipe de in het routeboek aangegeven route rijdt;
- Of de equipe de route in de voorgeschreven tijd aflegt.

Hiervoor bevinden zich langs de route routecontroles (RC's), passeercontroles (PC's) en tijdcontroles (TC's). In principe bevinden controleposten zich rechts van de route. Het is echter ook mogelijk dat tijdcontroles zich links van de route danwel zich in een gebouw bevinden. In het laatste geval zal dit duidelijk in de routebescheiden en/of met pijlen staan aangegeven. PC's staan in principe rechts van de route, maar kunnen bij zogenoemde driehoeken e.d. ook links van de route staan.

5.4.2 Routecontrole (RC)

Een routecontrole is altijd een bemande controle. Een RC wordt langs de route aangegeven met een verticaal geel bord met de tekst "controle" en kan eventueel voorafgegaan worden door een voorwaarschuwingsbord (zie bijlage A).

Bij een RC dient de equipe de controlekaarten te overhandigen aan één van de officials die de controlekaart(en) zal invullen en/of afstempelen en/of innemen.

Het missen van een RC dan wel het aandoen van een RC die niet langs de ideale route voor de betreffende equipe staat, wordt bestraft met 100 strafseconden.

5.4.3 Passeercontrole (PC)

Een PC is een onbemande controle. Een PC is herkenbaar aan een oranje bord met daarop een donkerblauwe letter, onderaan het bord ziet u het logo van de sponsor Prolease (zie bijlage A). Dit bord kan tevens een zelfstempelaar zijn (bestaande uit een stempel en eventueel een stempelkussen). Bij een PC dient de equipe zelf de betreffende letter **onuitwisbaar en enkellijnig met pen in te vullen** in het eerstvolgende vrije vakje van de routecontrolekaart, danwel de betreffende stempel te plaatsen in het eerstvolgende vrije vakje. Overtreding van deze regel (inzake het invullen van een routecontrolekaart) wordt bestraft met minimaal 100 strafseconden en maximaal uitsluiting. Een en ander ter beoordeling aan de wedstrijdleiding. Het missen van een PC dan wel het aandoen van een PC die niet langs de ideale route voor de betreffende equipe staat, wordt bestraft met 100 strafseconden.

5.4.4 Tijdcontrole (TC)

Een TC wordt langs de route aangegeven door een verticaal geel bord met de tekst "controle". Het registreren van de meldingstijd kan alleen gebeuren als beide leden van de equipe zich met hun auto in de directe nabijheid van de controle bevinden. Het meldingstijdstip is het moment dat één van de leden van de equipe de controlekaarten aan één van de officials overhandigt. Dan vermeldt de official, met de hand of door middel van een printer, op de tijdcontrolekaart de werkelijke tijd waarop de kaart(en) werd(en) overhandigd. Deze tijden worden uitgedrukt in hele minuten. De equipe krijgt geen tijdstraf voor te vroeg of te laat melden, als de auto arriveert in de ideale minuut of de minuut hieraan voorafgaande en het overhandigen van de controlekaart(en) gebeurt in de ideale minuut.

Voorbeeld: een equipe die zich om 10:05 bij een controle moet melden, is op tijd als de auto arriveert bij de controle tussen 10:04:00 en 10:05:59 uur, en de melding plaatsvindt tussen 10:05:00 en 10:05:59 uur, beide tijdstippen inbegrepen.

Iedere deelnemer ontvangt een tijdcontrolekaart, waarop de Standaardtijd staat vermeld.

Deelnemers worden geacht zich aan iedere tijdcontrole te melden op de Standaardtijd (dit is de tijd, waarop deelnemer nr. 0 verwacht wordt) plus hun starttijd in minuten.

Bijv.: TC1 - Standaardtijd 09:00 uur - Eigen starttijd 09:15 uur (verschil is dus 15 minuten). Aan iedere volgende tijdcontrole is de Ideale Passeertijd (IPT) de op de kaart genoemde Standaardtijd + 15 minuten.

In de kolom "deelnemer" mag de equipe zelf zijn berekende ideale passeertijden bij de volgende TC's invullen.

Het verschil tussen de Werkelijke Passeertijd (WPT) en de Ideale Passeertijd (IPT) wordt als volgt bestraft:

- a. **Later** melden dan de IPT aan een TC: 10 strafseconden per minuut.
- b. **Vroeger** melden dan de IPT aan een TC: 20 strafseconden per minuut.
- c. Vroeger dan 15 minuten vóór de IPT of meer dan 30 minuten ná de IPT melden bij een TC, betekent het missen van deze TC: 300 strafseconden.
- d. Strafpunten voor 'te laat' cumuleren niet: is een deelnemer bijvoorbeeld aan een TC 5 minuten na zijn IPT, dan krijgt hij/zij daarvoor 50 strafseconden, maar mag nu aan alle volgende TC's straffeloos 5 minuten na de IPT komen. Loopt de deelnemer tijd in, dan geldt het niet-cumuleren slechts voor de dan eventueel resterende tijdsoverschrijding. Inhalen van tijdsachterstand wordt echter wel bestraft.
- e. Voor het inhalen van verloren tijd ontvangt u 20 strafseconden per minuut (hergroeperingscontroles uitgezonderd). Wanneer u dreigt meer dan 30 minuten achterop uw schema te komen, adviseren wij u een stuk af te snijden zodat u geklasseerd kunt blijven.

Een voorbeeld van meldingstijden en bijbehorende strafseconden, is opgenomen in bijlage D.

Indien een equipe besluit ten gevolge van (grote) tijdsachterstand of pech een deel van de rallyroute over te slaan en daardoor één of meerdere tijdcontroles niet reglementair aandoet, dan dient hij zich bij de tijdcontrole, waar hij de rally weer opneemt, te melden op zijn ideale passeertijd, vermeerderd met de opgelopen vertraging bij de laatste reglementair aangedane TC.

5.4.5 Geheime tijdcontrole (GTC)

Een geheime tijdcontrole (GTC) wordt niet van tevoren naar afstand of tijd bekend gemaakt. Een GTC is voor iedere deelnemer geopend van 15 minuten voor tot 30 minuten na de Ideale Passeertijd van de betreffende deelnemer en is herkenbaar aan het bordje "GTC" op de voorruit van de controleauto. Stoppen en/of keren in het zicht van een GTC is niet toegestaan. Het verschil tussen de Werkelijke Passeertijd (WPT) en de Ideale Passeertijd (IPT) wordt als volgt bestraft:

- Voor het te vroeg of te laat melden aan een GTC: 1 strafseconde per minuut.
- Voor het vroeger dan 15 minuten voor de IPT melden: 30 strafseconden.
- Voor het later dan 30 minuten na de IPT melden: 30 strafseconden.

De ideale rijtijd tot aan een GTC moet steeds vanaf de voorgaande TC worden berekend, waarbij onderdelen van minuten steeds naar boven worden afgerond.

De deelnemer wordt steeds geacht in de laatste seconde van een startminuut te zijn vertrokken.

5.4.6 Stempelkussen

Equipes zijn verplicht een goed functionerend stempelkussen bij zich te hebben. Dit stempelkussen dient te worden gebruikt, indien door onvoorziene omstandigheden, een stempelkussen van de organisatie niet gebruikt kan worden.

5.4.7 Dwangpijlen

Langs de route kunnen dwangpijlen worden geplaatst (zie bijlage A). Een aan de route geplaatste (enkele) dwangpijl geeft een verplichte rijrichting aan. Deze pijlen dienen gevolgd te worden totdat een dubbele pijl wordt aangegeven. Hier pakt u de route weer op. Deze dwangpijlen kunnen worden gebruikt om de equipe om een (weg)blokkering heen te leiden of om de equipe naar een controle te leiden. Het einde van een (weg)omleiding zal worden aangegeven door twee boven of naast elkaar geplaatste dwangpijlen. Een naar beneden wijzende dwangpijl duidt aan dat de weg erachter niet bereden mag worden.

Te allen tijde dient de equipe – en is daarvoor zelf verantwoordelijk, ook indien de route niet door de organisatie is afgepijld – zo kort mogelijk na een onderbreking de oorspronkelijk geplande route te vervolgen.

5.4.8 Q-zones

Op het aan de deelnemers te verstrekken kaartmateriaal, of langs de route, kunnen zogenaamde Q-zones (Quiet-Zones) worden aangegeven c.q. ingericht (zie ook de voorbeeldborden bij de start locatie). Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer er veel bebouwing vlak langs de route is. Binnen deze zones dienen de deelnemers er nadrukkelijk op toe te zien dat met aangepaste snelheid (dit mag ook lager zijn dan het ter plaatste geldende maximum) en met een minimum overlast wordt gereden. Er zal binnen deze Q-zones streng worden gecontroleerd op rijgedrag. Overtreding wordt minimaal bestraft met 300 strafseconden en maximaal met uitsluiting.

5.5 Regelmatigheidsproef

5.5.1 Verloop

Een regelmatigheidsproef (RP) is een specifiek beschreven route, welke loopt van een al dan niet van tevoren aangegeven start (in principe herkenbaar aan een Deltarally bordje met de tekst "start" of een tweetal gekruiste Delta pijlen) naar een geheime finish.

De start kan plaats vinden bij een bemande controle. De official van de controle stempelt de routecontrolekaart en noteert de starttijd van de equipe op de tijdcontrolekaart. De equipe wordt door de official afgeteld en in principe gestart op een halve of hele minuut.

Er kan ook sprake zijn van een zogenoemde "zelfstart". In dat geval dient de equipe zelf op de juiste tijd (die aan de hand van de door de organisatie verstrekte gegevens eenvoudig is te bepalen) bij een dergelijke zelfstart te vertrekken.

Een RP moet door de equipe zo exact mogelijk ("op de seconde") met de voorgeschreven gemiddelde snelheid worden afgelegd.

De voorgeschreven gemiddelde snelheden op iedere RP kunnen worden vermeld in de routeboeken en/of kunnen overhandigd worden bij de start van een RP. Tevens kan de gemiddelde snelheid blijken uit een in het routeboek opgenomen tabel. De organisatie kan voor of tijdens de RP de gemiddelde snelheid aanpassen.

Wanneer de RP een gebied passeert waarin de toegestane snelheid lager is dan de gemiddelde snelheid van de RP, dient u zich hier aan de verkeersregels te houden en dus te vertragen. De opgelopen achterstand op uw ideale schema dient u vervolgens in te halen, zodat u weer exact in uw tijdschema komt. Binnen 3 kilometer na een dergelijk gebied, zullen geen controles plaatsvinden.

De lengte van een RP bedraagt maximaal 25,0 kilometer. RP's worden in principe op openbare wegen gereden en zijn derhalve niet afgesloten voor het overige verkeer. Voor de tourklasse zullen er in de route geen RP's opgenomen worden, maar wel in de behendigheidsproef.

5.5.2 Controles tijdens RP

Tijdens het rijden van een RP zal worden gecontroleerd of de equipe de in de routebescheiden aangegeven route rijdt en of zij de juiste gemiddelde snelheid aanhoudt. Of de aangegeven route wordt gereden, kan worden gecontroleerd middels routecontroles (RC's) en/of passeercontroles (PC's). Tevens kunnen observatoren in het veld aanwezig zijn om een afwijking van de juiste route te constateren.

Of de RP met de juiste gemiddelde snelheid wordt afgelegd, zal worden gecontroleerd middels een niet van tevoren aangegeven geheime "flying finish" (FF) en kan bovendien worden gecontroleerd aan de hand van geheime tijdcontroles (artikel 5.5.3). De RP eindigt zodra de equipe de FF is gepasseerd. De FF wordt altijd gevolgd door een stopfinish (SF) die is aangegeven door een wit Deltarally bordje en de zwarte tekst "einde RP". De FF en SF kunnen door één en dezelfde controlepost worden afgehandeld. De bemanning van deze controle zal op de tijdcontrolekaart noteren op welke tijd de equipe door de FF reed.

Iedere seconde die een equipe te vroeg of te laat is bij de FF zal worden bestraft met 1 strafseconde. Berekening geschiedt altijd vanaf de start van de RP.

Een FF zal zich nimmer bevinden binnen 2 kilometer na:

- Een spoorwegovergang;
- Een beweegbare brug;
- Verkeerslichten.

Het is op straffe van 100 strafseconden verboden om tijdens de RP:

- Een controle binnen te rijden uit een andere richting dan die van de route;
- Bij een controle achteruit te rijden;
- De doorgang voor andere equipes te versperren.

5.5.3 Geheime tijdcontrole tijdens RP (GTC)

Op een RP kunnen tevens Geheime Tijd Controles (GTC's) zijn geplaatst die niet in de routebescheiden en evenmin langs de route zijn aangegeven.

Een GTC zal zich nimmer bevinden binnen 2 kilometer na:

- De start van de RP (behendigheidsproeven uitgezonderd);
- Een spoorwegovergang;
- Een beweegbare brug;
- Verkeerslichten.

Iedere seconde die een equipe te vroeg of te laat is bij een GTC zal worden bestraft met 1 strafseconde. Berekening geschiedt altijd vanaf de start van een RP.

5.5.4 Normtijd

Voor ieder RP geldt een maximum op te lopen aantal strafseconden voor tijdsafwijking (bij alle GTC's en FF). Dit maximum (normtijd genoemd) is per RP vastgesteld op 150 strafseconden.

5.6 Behendigheidspoeven

Gedurende de rally zullen de deelnemers één of meerdere z.g. "behendigheidspoeven" rijden. Dit kan geschieden op bv. parkeerterreinen of in recreatiegebieden. Deze terreinen zijn officieel niet afgesloten voor het overige verkeer. Marshals ter plekke zullen één en ander in goede banen leiden. Aan de hand van aanwijzingen die u ter plekke ontvangt, dient u een vooraf bepaalde route te rijden. Dit dient u te doen in een door de marshal aangegeven gemiddelde snelheid. Door een marshal wordt u gestart en gefinisht. Na afloop van de behendigheidspoeven vervolgt u de route in uw routeboek.

Strafpunten worden als volgt toegekend:

Sneller rijden dan ideale tijd	1 strafseconde per seconde te snel
Langzamer rijden dan ideale tijd	1 strafseconde per seconde te langzaam
Het verplaatsen van een pylon	5 strafseconden per pylon
Verkeerde kant van pylon rijden	5 strafseconden per pylon
Foute à cheval stop&go*	5 strafseconden
Foute à cheval finish*	5 strafseconden

*) A cheval = op een denkbeeldige lijn tussen twee pylonnen tot stilstand komen, met uw voorwielen voorbij de lijn en uw achterwielen nog achter de lijn. Het is ten strengste verboden achteruit te rijden, als je bij een "à cheval stop&go" of een "à cheval finish" de lijn met meer dan 2 wielen overschrijdt. De à cheval tijd wordt in dat geval vermeerderd met 5 strafseconden.

Voor de proeven is een apart klassement ingericht. Proeven tellen voor wat betreft de straf seconden (ook voor fout rijden en het raken van pylonnen) enkel mee in het overall klassement in geval van ex aequo. De start- en finishcontrole van een proef dient u voor het overall klassement echter wel aan te doen. De start van de behendigheidspoeven is eveneens een bemande routecontrole.

5.7 Hergroeperingscontrole

5.7.1 Hergroeperingscontrole

In de route kunnen hergroeperingen zijn opgenomen. Het doel van hergroeperingen is om achterstand op het tijdschema in te lopen en de intervallen te verkleinen die tussen de equipes ontstaan door vertraging en/of opgave. Daarom moet de starttijd vanuit een hergroepering in aanmerking worden genomen en niet de geprogrammeerde tijdsduur ervan.

Een hergroepering bestaat uit een hergroeperingscontrole IN en een hergroeperingscontrole OUT. De finish van de ochtendetappe en de start van de middagetappe wordt aangemerkt als een hergroepering.

Bij een hergroeperingscontrole IN moeten de equipes hun controlekaarten bij de official inleveren. Bij een hergroeperingscontrole IN is het toegestaan dat de equipe zich straffeloos maximaal 10 minuten te vroeg meldt. **Wel dient de equipe de ideale passeertijd op de controlekaart te laten noteren.**

6. Straffen

Artikel	Reden	Straf
3.3.1	Wisselen van auto na 1 uur voor de start	Uitsluiting
3.4	Auto die niet conform dit artikel is	Start weigeren
3.4.4	Aanwezigheid elektronische meetapparatuur	Max. uitsluiting
3.4.5	Assurantieverklaring niet akkoord	Start weigeren
3.5.1	Inschrijfgeld niet (volledig) voldaan	Start weigeren
4.1.1	Wijziging samenstelling equipe tijdens evenement	Uitsluiting
4.1.2	Misbruik draagbare en/of autotelefoon	Max. uitsluiting

4.1.3	Incorrect, frauduleus of onsportief gedrag	Max. uitsluiting
4.2.5	Niet voldoen aan reclameregels	Weigering start
4.2.6	Afwezigheid reclame van de organisatie	Weigering start
4.3.3	Verbetering of verandering controlekaart	Max. uitsluiting
4.4.1	Eerste overtreding verkeersregels	100 strafseconden
4.4.1	Tweede overtreding verkeersregels	Uitsluiting
4.4.1	Historische rallysport in diskrediet brengen	Max. uitsluiting
4.4.2	Overschrijding toegestane maximum snelheid	Max. uitsluiting
4.4.3	Ontoelaatbaar rijgedrag (Judges of fact)	Max. uitsluiting
4.4.4	Eerste overtreding servicevoorschriften	100 strafseconden
4.4.4	Tweede overtreding servicevoorschriften	Uitsluiting
4.4.5	Overtreding milieuvoorschrift	Max. uitsluiting
5.1.1	Meer dan 30 minuten te laat bij start	Weigering start
5.2.1	Aanwezigheid niet toegestaan kaartmateriaal (1 ^e constatering)	300 strafseconden
5.2.1	Aanwezigheid niet toegestaan kaartmateriaal (2 ^e constatering)	Uitsluiting
5.2.3	Niet opvolgen aanwijzingen officials	Max. uitsluiting
5.3.2	Per minuut te laat melden start etappe	10 strafseconden
5.3.2	Meer dan 30 minuten te laat melden aan start etappe	Uitsluiting
5.3.3	Missen van de finishcontrole	Uitsluiting
5.3.3	Meer dan 30 minuten te laat finishen	Uitsluiting
5.4.2	Missen RC of aandoen RC die niet langs de ideale route staat	100 strafseconden
5.4.3	Het niet met pen onuitwisbaar enkellijng invullen controlekaart	100 strafsec. per vakje
5.4.3	Missen PC of aandoen PC die niet langs de ideale route staat	100 strafseconden
5.4.4	Per minuut te laat melden bij TC	10 strafseconden
5.4.4	Per minuut te vroeg melden bij TC	20 strafseconden
5.4.4	Meer dan 30 minuten te laat bij TC	300 strafseconden
5.4.4	Meer dan 15 minuten voor IPT bij TC	300 strafseconden
5.4.4	Missen van een TC	300 strafseconden
5.4.8	Overtreding bij Q-zones	300 strafseconden max. uitsluiting
5.5.2	Per seconden te vroeg of te laat bij FF in RP	1 strafseconde
5.5.2	Tijdens RP controle uit verkeerde richting	100 strafseconden
5.5.2	Tijdens RP bij controle achteruit rijden	100 strafseconden
5.5.2	Tijdens RP doorgang versperren	100 strafseconden
5.5.3	Per seconden te vroeg of te laat GTC in RP	1 strafseconde
5.5.4	Normtijd op regelmatigheidsproef	150 strafseconden
5.6	Langzamer of sneller rijden dan bogey tijd in behendigheidsproef	1 strafseconde per seconde
5.6	Pylon verplaatsen/verkeerde kant in behendigheidsproef	5 strafseconden
5.6	Foute a cheval finish/stop&go in behendigheidsproef	5 strafseconden

7. Protesten – beroepen – klassementen – prijzen

7.1 Protesten - Beroepen

7.1.1 Vragen

Eventuele vragen kunt u stellen aan de Contactpersoon Rijders, zoals benoemd onder art. 2.4 'officials'. Zij kunnen u hiervoor een vragenformulier overhandigen die u kunt invullen en bij hen weer kunt inleveren.

7.1.2 Protesten

Elk protest dient binnen 30 minuten na het publiceren van de officiële einduitslag te worden ingediend bij de contactpersoon rijders.

Elk protest moet schriftelijk worden ingediend, samen met een bedrag van € 250,00. Dit bedrag zal niet worden teruggegeven, als het protest ongegrond wordt verklaard.

Alle protesten tegen beslissingen van de Wedstrijdleider zullen ter beraad en ter beslissing aan de FEHAC steward worden voorgelegd. Bij toewijzing vindt terugbetaling van de € 250,00 plaats. De FEHAC steward behandelt en beslist over een protest. Dit geschiedt in aanwezigheid van de Wedstrijdleiding en in samenspraak met degene die het protest heeft ingediend alsmede van eventuele getuigen die relevant kunnen zijn voor de zaak in kwestie.

7.1.3 Beroepen

Het is niet mogelijk in beroep te gaan tegen een eindbeslissing van de Wedstrijdleiding of FEHAC steward.

7.2 Klassementen

7.2.1 Klassementen

Tijdstraffen worden uitgedrukt in seconden.

Het eindklassement wordt bepaald door alle strafseconden bij elkaar op te tellen. De equipe met het laagste totaal aantal per klasse, wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen, de naast hogere tot tweede, enz.

In een "ex aequo-situatie" wordt de equipe die de minste tijdstraf op de eerste behendigheidsproef in zijn klasse heeft behaald tot winnaar uitgeroepen. Als dit onvoldoende is voor een beslissing, wordt de equipe die de minste tijdstraf op de tweede behendigheidsproef in zijn klasse heeft behaald tot winnaar uitgeroepen. Blijkt dit alsnog onvoldoende dan wordt er naar de bouwjaar van de auto's gekeken. De equipe met de oudste auto wordt dan als hoogst geklasseerd. Algemeen winnaar van het evenement is de winnaar van de sportklasse.

7.2.2 Officiële en definitieve uitslag

De officiële uitslag zal op het in het programma aangegeven tijdstip bekend worden gemaakt. Het klassement is officieel op het moment van publicatie van de uitslag en wordt, behoudens protesten, 30 minuten na deze publicatie definitief.

7.2.3 Tussenklassementen

Van de ochtendetappe wordt een tussenklassement bekendgemaakt. Deze wordt gepubliceerd bij het Carlton Oasis Hotel bij binnenkomst van de eerste deelnemer. Wij proberen tijdens de lunch al voorlopige overzichten te publiceren met aantallen gemiste controles in het ochtenddeel. De tijdigheid hiervan kan echter niet gegarandeerd worden.

7.2.4 Teamklassement

Binnen een team worden alleen equipes uit dezelfde klasse toegelaten. De puntentelling hiervoor wordt gebaseerd op de plaatsen in het klassement van de best scorende 3 equipes uit het team. Het team met de meeste punten (ongeacht klasse) wint de Deltarally teamprijs 2011. De punten worden als volgt bepaald:

1 ^e plaats	- 100 punten
2 ^e plaats	- 99 punten
3 ^e plaats	- 98 punten
...	
70 ^e plaats	- 31 punten.

7.3 Prijzen - prijsuitreiking

7.3.1 Prijzen

Prijzen zullen worden uitgereikt aan:

- De nummers 1 t/m 5 van de sportklasse
- De nummers 1 t/m 5 van de tourklasse
- De winnaars van de Vredesteinproef voor sport- en tourklasse (set klassieke Vredestein banden van maximaal 16")
- De winnaars van de KONI proef voor sport- en/of tourklasse
- De winnaars van de mixedprijs voor sport- en tourklasse
- De teamprijs voor het best presterende team in de rally (ongeacht klasse)
- De algemeen winnaar van de Deltarally sportklasse (wisselbokaal)
- De winnaar van de Deltarally tourklasse (wisselbokaal)
- Diverse door sponsors ter beschikking gestelde prijzen.

7.3.2 Prijsuitreiking

De prijsuitreiking zal plaatsvinden in het Carlton Oasis Hotel na de finish van het evenement, zoals beschreven in het programma (artikel 1).

8 Sponsors

Een evenement als dat van ons kan niet bestaan zonder sponsors. Wij zijn daarom trots te kunnen melden dat de volgende bedrijven de Deltarally 2011 ondersteunen:

Partners

Vredestein BV
Inside Investments NV

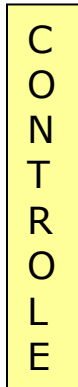
Sponsors

KONI
Nawon
Belaf van Schoonhoven
Prolease
Handashop
Rob Woud Keukens en Inbouwapparatuur
Kuiper Verzekeringen
Kooijman Lambert Notarissen
Smits Vastgoedzorg
www.rallyschild.nl
Kalfsbeek BMW
Van Lingen Alfa Parts
Oxonia Fleet Solutions
Rensportschool Zandvoort
Garage Rijnzicht
Bandencentrum Bollenstreek
Carlton Oasis Hotel
Itraco
Bas Auto Service
Restaurant Grevelingen
Alfa Romeo Service Amsterdam
Mercurius Vermogensbeheer

Bijlagen

Bijlage A Standaardborden

Tijdcontrole (TC) en Routecontrole (RC)



Geel bord met zwarte tekst

Passeercontrole (PC)



*Oranje bord met donkerblauwe
letter of zelfstempelaar*

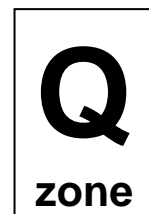
Stopfinish



Dwangpijl



Q-zone



Bijlage B Overzicht systemen per klasse

TC	Sportklasse
van TC 1 naar TC 2	Pijlen kortste / punten een-na-kortste route
van TC 2 naar TC 3 IN	Behendigheidsproef + punten vrije route
van TC 3 OUT naar TC 4	Pijlen kortste / punten een-na-kortste route
van TC 4 naar TC 5	Ingetekende lijn met barricades
Van TC 5 naar TC 6	Pijlen kortste / punten een-na-kortste route
van TC 6 naar finish	behendigheidsproef + vrije route

TC	Tourklasse
van TC 1 naar TC 2	Pijlen kortste / punten een-na-kortste route
van TC 2 naar TC 3	Pijlen kortste / punten een-na-kortste route
van TC 3 naar TC 4 IN	Punten vrije route
van TC 4 OUT naar TC 5	Pijlen kortste / punten een-na-kortste route
van TC 5 naar TC 6	Behendigheidsproef + Ingetekende lijn met barricades
van TC 6 naar TC 7	Pijlen kortste / punten een-na-kortste route
Van TC 7 naar Finish	Behendigheidsproef + vrije route

Bijlage C Beschrijving systemen

Algemeen

1. In routeboek 1 zijn de legenda's van de gebruikte kaarten opgenomen. Deze legenda's zijn gedurende het gehele evenement van toepassing.
2. Kaarttekens en -teksten blokkeren de doorgang niet, m.u.v. het kaartteken "wegafsluiting" bij kaarten met schaal 1:50.000.
3. Doorgetrokken bermlijnen blokkeren de doorgang wel. Met bermlijnen worden bedoeld de zwarte lijnen die de buitenste begrenzing van een kaartweg aangeven.
4. Door de organisatie op de kaart aangebrachte tekens en teksten blokkeren de doorgang wel.
5. Wanneer uit kaarttekens blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
6. De organisatie kan op een kaartfragment zwarte cirkels plaatsen. In een dergelijke cirkel is de route vrij en zijn er geen controles geplaatst.
7. De organisatie kan op een kaartfragment kruisjes plaatsen. De hieronder gelegen wegen/weggedeelten mogen niet in de te rijden route opgenomen en bereden worden.
8. Keren op de route is nimmer toegestaan, met uitzondering van opdrachten door de organisatie bij controles. Deze opdrachten hebben voorrang op de routeopdracht.
9. Keerlussen dienen tegen de wijzers van de klok in te worden gereden.
10. Wegen mogen per traject meerdere malen bereden worden doch slechts in één richting.
11. Voor de constructie van de route mag er uitsluitend gebruik worden gemaakt van wegen die voorkomen op het door de organisatie verstrekt kaartmateriaal. Het is niet toegestaan ander kaartmateriaal te gebruiken dan door de organisatie is verstrekt.
12. Alle wegen die voorkomen op het kaartmateriaal en voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er minimaal één ononderbroken is, mogen in de route opgenomen worden.
13. Indien de voorgenomen route niet bereden kan of mag worden, dient men over op de kaart staande wegen een route te construeren en te berijden, zodanig dat zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt gemist. De constructie dient daarbij zo kort mogelijk te zijn. Het bepaalde zoals omschreven in de specifieke reglementen, voor bijvoorbeeld het rijden van punten/pijlen/barricades en dergelijke, blijft van kracht. Bij het maken van een omconstructie is de voorgenomen route per traject leidend, wanneer het gaat om het bepalen van de rijrichting van een weg.
14. Nieuwe aansluitingen (of bijvoorbeeld rotondes) mogen worden gebruikt voor zover de voorgenomen route niet berijdbaar is.
15. Wegen voorzien van een verkeersbord "eigen weg" of "verboden voor (o.a.) auto's", dient u niet te berijden. Voor een beperkt aantal wegen waarin gewoonlijk een rijverbod geldt, heeft de Deltarally organisatie een specifieke vergunning gekregen. Wanneer de route over die betreffende wegen voert, zal er onder het verbodsbord een (omhoog wijzende) Deltarally dwangpijl geplaatst worden. U mag er dan wel inrijden.
16. De organisatie kan langs de kant van de weg witte borden plaatsen met de afkorting DLW. Een voorbeeld hiervan ziet u bij de inschrijftafel. U dient wegen voorzien van deze borden niet te berijden. (Wegen met het verkeersbord "doodlopende weg" mag u wel berijden, indien de kaart daar aanleiding toe geeft.) Een vooraankondiging op een verbodsbord (bijvoorbeeld: 'verboden in te rijden na 300 meter') telt hierbij niet als verbodsbord. Voorbeeld: Het linker bord telt niet als verbodsbord (u mag er rechtdoor rijden maar niet afslaan). Het rechterbord wel.



17. Het reglement van het kaartlees-systeem heeft bij tegenstrijdigheden voorrang boven het algemene reglement.

Bol-pijl met afstanden

- In routeboek 1 is een uitleg van de symbolen voor bol-pijl trajecten opgenomen.
- Aan de hand van getekende situaties en met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen, dient de kortste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient uiteraard in de aangegeven richting bereden te worden.
- De afstand naar de bol-pijl situatie vanaf de vorige bol-pijl situatie is aangegeven. Tevens is de totale afstand vanaf de TC aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (*).
- De situaties zijn niet op schaal getekend.
- De situaties kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin en/of bochtend lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn.
- Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
- Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn). Inritten naar particuliere terreinen worden als niet aanwezig beschouwd.
- Doodlopende wegen en/of wegen welke verboden zijn om in te rijden behoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. Deze wegen zullen dan voorzien zijn van een blokkeringsstreep.
- Tussen de bol-pijl opdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.

Pijlen kortste route / punten een-na-kortste route

- De punten/pijlen dienen in nummervolgorde te worden aangedaan.
- Onder ieder punt/pijl wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- Op weg naar een pijl dient de kortste route te worden bereden. Op weg naar een punt dient de één-na-kortste route te worden bereden.
- Op weg naar een TC dient de kortste route bereden te worden.
- Om genummerde punten staan blauwe cirkels, hier kunnen controles staan. In zwarte cirkels is de route vrij en staan geen controles.
- De pijlen dienen van de voet tot de pijlpunt zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden in voorwaartse richting. Het is niet toegestaan om een pijl tegengesteld te berijden.
- Een pijlpunt kan ook midden op een lijnstuk zijn geplaatst. De pijl heeft in dat geval de lengte van het gehele lijnstuk en het gehele lijnstuk dient dan ook bereden te worden.
- Pijlen en punten mogen meerdere malen worden aangedaan.
- Het zijdelings op- en/of afrijden van pijlen is toegestaan.
- Het kruisen of raken van pijlen wordt beschouwd als het voorwaarts berijden ervan en is dus toegestaan.
- Er dient zo min mogelijk gebruik gemaakt te worden van rode wegen. Indien een langere route geconstrueerd kan worden, waarin "minder rood" is opgenomen prevaleert dit boven een kortere route met "meer rood".
- Het kruisen van rode wegen is toegestaan en wordt niet gezien als het rijden van "rood".

Ingetekende lijn met barricades

- De ingetekende lijn dient zo nauwkeurig mogelijk van het begin tot het eind bereden te worden in voorwaartse richting.
- Onder de ingetekende lijn wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- Genummerde dwarsstreepjes zijn barricades. Het is nimmer toegestaan om een weg/weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden.
- De barricades dienen (in nummervolgorde) ontweken te worden, waarbij zowel voor als na de barricade het overgeslagen deel van de ingetekende lijn zo kort mogelijk dient te zijn. U dient derhalve op de laatste samenkomst van kaartwegen voor de barricade de ingetekende lijn te verlaten en u dient de ingetekende lijn op de eerste samenkomst van kaartwegen na de barricade weer in voorwaartse richting te gaan berijden.
- Lager of hoger genummerde barricades blijven de/het er onder liggende weg/weggedeelte te allen tijde blokkeren
- Het kruisen en/of raken van de ingetekende lijn is toegestaan, echter de ingetekende lijn mag nimmer tegengesteld bereden worden.
- Met inachtneming van het bovenstaande dient de omweg zo kort mogelijk te zijn.

Punten vrije route

- De punten dienen in nummervolgorde te worden aangedaan.
- Onder ieder punt wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- De route tussen de punten is vrij. U mag gebruik maken van alle wegen, eveneens wanneer deze niet op de routekaart voorkomen.
- Op weg naar een TC is de route eveneens vrij.
- Om genummerde punten staan blauwe cirkels, hier kunnen controles staan.
- Een goede controle kan enkel op het betreffende punt geplaatst zijn, binnen een straal van maximaal 25 meter.
- Er kunnen foutcontroles voorkomen.

Bijlage D Voorbeeld meldingstijdstippen

Te vroege melding

TC	Stand.tijd	Comp	Werkelijke Passeertijd	Afwijking in min.	bestraffing	Uitleg
1	09:00	09:10	09:10	0	0	Bij alle volgende TC's 10 minuten optellen bij standaardtijd
2	10:00	10:10	10:10	0	0	Keurig op tijd
3	10:30	10:40	10:38	-2	40	2 minuten te vroeg (20 strafseconden per minuut)
4	11:05	11:15	11:13	-2	40	Niet op ideale tijd. Weer 2 minuten te vroeg
5	12:00	12:10	12:10	0	0	Nu wel reglementair

Te late melding

TC	Stand.tijd	Comp	Werkelijke Passeertijd	Afwijking in min.	bestraffing	Uitleg
1	09:00	09:10	09:10	0	0	
2	10:00	10:10	10:15	+5	50	5 minuten te laat (10 strafsec. per minuut)
3	10:30	10:40	10:45	+5	0	Opgelopen tijdstraf mag niet worden ingehaald. Dus 5 minuten later melden is correct.
4	11:05	11:15	11:30	+15	100	In totaal 15 minuten te laat, waarvan 5 minuten reeds waren bestraft. $10 \times 10 = 100$
5	12:00	12:10	12:17	+7	160	De equipe is nu nog maar 7 minuten te laat en heeft dus 8 minuten ingelopen. Inlopen wordt bestraft. $8 \times 20 = 160$
6	13:00	13:10	13:17	+7	0	Achterstand is nog steeds 7 min.

Te late melding (meer dan 30 minuten) of niet aangedaan

TC	Stand.tijd	Comp	Werkelijke Passeertijd	Afwijking in min.	bestraffing	Uitleg
1	09:00	09:10	09:10	0	0	
2	10:00	10:10	10:35	+25	250	25 minuten te laat (10 strafsec per minuut)
3	10:30	10:40	11:15	+35	300	Meer dan 30 minuten te laat, dus gemist.
4	11:05	11:15	11:44	+29	40	4 minuten te laat t.o.v. laatst reglementair aangedane TC. 25 minuten waren reeds bestraft. $4 \times 10 = 40$
5	12:00	12:10			300	TC niet aangedaan
6	13:40	13:50	14:00	+10	380	19 minuten ingehaald t.o.v. laatst aangedane TC. $19 \times 20 = 380$