

TULPENRALLYE

1-7 MAY 2016

63rd

Reglement



Definitief 01-02-2016

Inhoudsopgave

1. OMSCHRIJVING RALLY	3
2. ORGANISATIE	3
2.1 - Bestuur Stichting Evenementen AMAC	3
2.2 - Organisatiecomité	3
2.3 - Officials	3
2.4 - Comité van aanbeveling	3
2.5 - Rally Office (Head Quarters)	3
2.6 - Pers & Public Relations	3
3. PROGRAMMA EN LOCATIES	4
4. INSCHRIJVING	5
4.1 - Inschrijvingsprocedure	5
4.2 - Wijzigen inschrijving	5
4.3 - Klassen	5
4.4 - Inschrijving teams	5
4.5 - Inschrijfgelden	6
4.6 - Betaling inschrijfgelden	6
4.7 - Annulering inschrijving	6
5. AANSPRAKELIJKHEID - VERZEKERING	6
5.1 - Aansprakelijkheid	6
5.2 - Verzekering	7
6. AUTO	7
6.1 - Toe te laten auto's	7
6.2 - Verplichte voorzieningen in de auto	8
6.3 - Meetapparatuur in de auto	8
6.4 - Communicatieapparatuur	8
6.5 - Uitlaatgeluid	8
6.6 - Extra brandstof	8
6.7 - Reclame	8
6.8 - Extra vermeldingen	9
6.9 - Wedstrijdnummers	9
7. CONFORMITEITSCONTROLE	9
7.1 - Conformiteitscontrole (verplicht)	9
7.2 - Documentencontrole	10
7.3 - Extra conformiteitscontroles	10
8. VERLOOP VAN HET EVENEMENT	10
8.1 - Route	10
8.2 - Routeboeken	11
8.3 - Tulp-infoboek	11
8.4 - Kaartmateriaal	11
8.5 - Uitleg routeconstructies	11
8.6 - Dwangpijlen	11
8.7 - Wegafsluiting	11
8.8 - Trip check	11
8.9 - Gedrag	12
8.10 - Judges of fact	12
8.11 - Milieu	12
8.12 - Quiet zone	12
8.13 - Startprocedure	12
8.14 - Onderbreken	13
8.15 - Hervatten	13

8.16 - Uitvallen	13
8.17 - Tanken	13
8.18 - Bestrafing	13
9. ROUTECONTROLES - TIJDCONTROLES	13
9.1 - Algemeen	13
9.2 - Onbemande routecontroles	14
9.3 - Bemande routecontroles	14
9.4 - Tijdcontroles	15
9.5 - Controlekaarten	15
9.6 - Ideale meldingstijd bij tijdcontroles	16
9.7 - Tijdvenstercontroles (TWC's)	17
9.8 - Ideale meldingstijden bij TWC's	18
9.9 - Tijdstraffen	18
10. REGELMATIGHEIDSPROEF	18
10.1 - Procedure	18
10.2 - Start / Finish	18
10.3 - Geheime tijdcontroles (GTC)	19
11. TEST	19
11.1 - Procedure	19
11.2 - Start / Finish	19
12. REPARATIES-BREAKDOWN EN ASSISTENTIE	
AUTO'S	20
12.1 - Reparaties	20
12.2 - Breakdown	20
12.3 - Assistentieauto's ("299", "399" en "499")	20
13. WINNAARS - PRIJSUITREIKING	20
13.1 - Klassementen	20
13.2 - Winnaar 63 ^e Tulpenrallye	20
13.3 - Dagwinnaars	20
13.4 - Winnaars teams	20
13.5 - Winnaar Nations Cup	20
13.6 - Ex aequo	21
13.7 - Prijsuitreiking	21
13.8 - Prijzen	21
14. VRAGEN - PROTEST	21
14.1 - Vragen	21
14.2 - Protest	22
15. INTERPRETATIE EN AANPASSINGEN	22
15.1 - Interpretatie	22
15.2 - Aanpassingen	22
BIJLAGE 1 BOL-PIJL SYSTEEM	23
1. Bol-pijlsysteem met afstanden	23
2. Bol-pijlsysteem zonder afstanden	23
BIJLAGE 2 KAARTLEESINSTRUCTIES	24
1. Algemeen	24
2. Pijlen en Punten	24
3. Ingetekende lijn	25
4. Grensbenadering (expertklasse)	26
5. Ingetekende lijn met barricades (expertklasse)	26

1. Omschrijving rally

De "Stichting Evenementen AMAC" organiseert van 1 tot en met 7 mei 2016 een internationale regelmatigheidsrally, de "63^e Tulpenrallye". Licentienummer: **16-451**; goedkeuringsnummer: **KNAF/BSHR/0451.15.245**. De rally wordt verreden volgens de bepalingen in de FIA International Sporting Code, het KNAF reglement Historische Regularity Rally's en met toestemming van de landelijke Historische Autosportorganisaties (ACI-CSAI, ASS, BFOV, KNAF, LOF, FFSA en DMSB). Daarnaast volgens dit Bijzonder Reglement, het inschrijfformulier, briefings en bulletins. De rally omvat diverse kaartleessystemen, bolpijlsysteem, tests en regelmatigheidsproeven. Het eindklassement wordt bepaald door het correct aandoen van route- en tijdcontroles en de resultaten van tests en regelmatigheidsproeven.

2. Organisatie

2.1 - Bestuur Stichting Evenementen AMAC

Frank Pauli:	Voorzitter
Jan de Beus:	Secretaris
Abe van den Brink:	Penningmeester

2.2 - Organisatiecomité

Voorzitter:	Frank Pauli
Wedstrijdleider:	Abe van den Brink
Assistent wedstrijdleider:	Marion Woud
Routechefs:	Jan Berkhof / Erwin Berkhof
Drukwerk:	Jan de Beus
Contactpersoon equipes:	Frank Pauli / Jan de Beus
Rally Office:	Marion Woud
Rekencentrum:	Frans van der Vliet
Vergunningen:	Frans van der Vliet
Marshals:	Ton den Uyl
Logistiek:	Jan de Beus

2.3 - Officials

24-uurs auto:	Wouter van de Veen / Peter Leenders
Assistent Routechefs:	Hanny Berkhof / Carina van Westen
Assistentieauto '299':	Job Brouwers / Jeroen Oosterling
Assistentieauto '399':	Bas Aalberts / Monique Aalberts
Assistentieauto '499':	Paul Neeskens / Gertjan de Groot
Sluitauto '999':	Ben van der Rijst / Sebastian Tweehuysen
Tulpenrallye Marketing Team:	Lodewijk Mengelberg, Diederik Pauli, Robert Rebergen
Technische keuring:	Hans Appel / Lauris Appel / Sjaak Campfens / Hans Kloos / Marius du Toy van Hees

2.4 - Comité van aanbeveling

Dries Jetten - Boxmeer
Stephan Stokkermans - Noordwijk
Hugo van Zuylen van Nijevelt - Wassenaar

2.5 - Rally Office (Head Quarters)

Marion Woud - Parnassiakade 12 - 2015 KK Haarlem - NL

☎ + 31 (0) 6 41291219 ✉ rallyoffice@tulpenrallye.nl

Tijdens de rally bevindt het Rally Office zich op start- en finishlocaties.

2.6 - Pers & Public Relations

Diederik Pauli ☎ + 31 (0) 6 81837790

✉ dwlpauli@gmail.com

3. Programma en Locaties

Datum	Tijdstip	Programma	Locatie HQ en publicatiebord
31-10-2015	10.00 uur	Opening inschrijving, publicatie reglement	www.tulpenrallye.nl
1-2-2016	12.00 uur	Bekendmaking deelnemers, sluiting inschrijving Eerder indien het max. aantal wordt bereikt	www.tulpenrallye.nl
13-3-2016	+/- 12.00 uur	Digitale verzending acceptatiebrieven	www.tulpenrallye.nl
16-4-2016	13.00 - 17.00 uur	VERPLICHT conformiteitscontrole voor in Nederland woonachtige deelnemers	Athlon Veluwezoom 4 1327 AG Almere, Nederland www.athloncarlease.nl
1-5-2016 Zondag	14.00 - 16.00 uur	Conformiteitscontrole van de in het buitenland woonachtige deelnemers	Grand Hotel Billia Viale Piemonte, 72 11027 Saint-Vincent, Italy www.grandhotelbillia.com +39 0166 5231
	14.30 - 17.00 uur	Alle deelnemers melden in Via Chanoux in Saint-Vincent	
	16.00 - 17.00 uur	Instructie voor buitenlandse deelnemers	
	17.00 uur	Sluiting teaminschrijving	
	17.30 - 19.00 uur	Cocktailparty	
	19.00 uur	Publicatie startlijst van maandag 2 mei	
2-5-2016 Maandag	7.31 uur	Start 1 ^e equipe etappe 1	Grand Hotel Billia
	v.a. 17.00 uur	Finish etappe 1	Cosmo hotel Palace Via De Sanctis 5 20092 Cinisello Balsamo, Italy www.cosmohotelpalace.it +39 0261 7771
3-5-2016 Dinsdag	7.31 uur	Start 1 ^e equipe etappe 2	Cosmo hotel Palace
	v.a. 17.00 uur	Finish etappe 2	Montforthaus Feldkirch Montfortplatz 1 6800 Feldkirch, Austria (HQ: Best western Central Hotel Leonhard +43 5522 74600)
4-5-2016 Woensdag	7.01 uur	Start 1 ^e equipe etappe 3	Montforthaus Feldkirch
	v.a. 17.00 uur	Finish etappe 3 (sporting / touring / vintage)	Hotel L'Europe 15 Route de Neuf-Brisach F-68180 Horbourg-Wihr, Frankrijk + 33 3 89 20 54 00 www.hotel-europe-colmar.com
	v.a. 22.00 uur	Finish etappe 3 (expert)	
5-5-2016 Donderdag	7.01 uur	Start 1 ^e equipe etappe 4	Hotel L'Europe
	v.a. 17.00 uur	Finish etappe 4	Mondorf Domaine Thermal 52, Avenue des Bains 5601 Mondorf-les-Bains, Luxemburg +352 23 666555 www.mondorf-info.lu
6-5-2016 Vrijdag	7.01 uur	Start 1 ^e equipe etappe 5	Mondorf Domaine Thermal
	v.a. 17.00 uur	Finish etappe 5	Bilderberg Kasteel Vaalsbroek Vaalsbroek 1 6291 NH Vaals, Nederland bilderberg.nl +31 43 308 9308
7-5-2016 Zaterdag	7.01uur	Start 1 ^e equipe etappe 6	Bilderberg Kasteel Vaalsbroek
	v.a. 15.00 uur	Finish Tulpenrallye 2016	Grand Hotel "Huis Ter Duin" Koningin Astrid Boulevard 5 2202 BK Noordwijk, Nederland +31 71 3619220 www.huisterduin.com
	18.00 uur	Publicatie eindklassementen	
	18.30 uur	Einde protesttermijn / Eindklassementen definitief	
	19.00 - 01.00 uur	Galadiner en prijsuitreiking	

4. Inschrijving

4.1 - Inschrijvingsprocedure

Inschrijven voor de 63^e Tulpenrallye is uitsluitend op invitatie. Indien men wenst deel te nemen aan de 63^e editie van de Tulpenrallye kan men digitaal inschrijven als equipe (bestuurder en navigator) via onze website www.tulpenrallye.nl. De navigator mag niet jonger zijn dan 16 jaar.

Door het verzenden van het inschrijfformulier onderwerpen de beide leden van de equipe zich aan de rechtsbepalingen van dit reglement en al wat daaronder wordt begrepen. De acceptatie vindt plaats op volgorde van binnenkomst van inschrijving in het Rally Office, waarbij een equipe 3 dagen de tijd krijgt voor de betaling van het voorinschrijfgeld (zie art. 4.5).

Bij inschrijving dient verplicht te worden overlegd:

- Kleurenfoto van de ingeschreven auto (aanleveren via digitale inschrijving).
- Pasfoto's of gezichtsfoto's in kleur van bestuurder en navigator (aanleveren via digitale inschrijving).
- Het beroep en de naam van het bedrijf waar bestuurder en navigator werkzaam zijn, voor het programmaboek.

De acceptatiebrief wordt zondag 13 maart 2016, via e-mail verzonden, nadat de equipe aan alle inschrijfvoorwaarden heeft voldaan. Het aantal toe te laten equipes is vastgesteld op 230. Wanneer dit maximum is bereikt zal de organisatie een wachtlijst aanleggen. Uiterlijk 31 december 2015 wordt uitsluitel gegeven aan deelnemers op de wachtlijst. De organisatie behoudt zich het recht voor om een inschrijving te weigeren.

4.2 - Wijzigen inschrijving

De opgegeven auto mag na het sluiten van de inschrijftermijn worden vervangen door een andere auto tot uiterlijk zondag 1 mei 2016, 17.00 uur. Het wisselen van auto tijdens de rally is niet toegestaan. Overtreding leidt tot uitsluiting. Het is slechts toegestaan 1 lid van de equipe te wijzigen. Indien beide leden van de oorspronkelijk ingeschreven equipe worden gewijzigd vervalt de inschrijving.

Na het sluiten van de inschrijftermijn is wisselen van klasse (Expert - Sporting - Touring - Vintage) mogelijk tot uiterlijk zondag 1 mei 2016, 17.00 uur en alleen indien er nog plaats is in de gewenste klasse.

Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rally onderling te wisselen, indien beiden in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en dit op verzoek kunnen tonen. In dat geval blijft de oorspronkelijke inschrijving ongewijzigd. Dit kan gevolgen hebben voor het toekennen van persoonlijke prijzen.

4.3 - Klassen

Expertklasse:	Voor zeer ervaren deelnemers. Verplicht voor navigatoren die: 1. zijn gefinisht in de Expertklasse top-3 van de Tulpenrallye in 2013, 2014 of 2015. 2. zijn gefinisht in de Sportklasse top-3 van de Tulpenrallye in 2013, 2014 of 2015. De Expertklasse rijdt ook een avondetappe.
Sportingklasse:	Voor deelnemers met ervaring in meerdaagse rally's. De Sportklasse is verplicht voor navigatoren die zijn gefinisht in de Tourklasse top-3 van de Tulpenrallye in 2013, 2014 of 2015.
Touringklasse:	Voor degenen met weinig of geen rallyervaring, of zij die voor het eerst aan een meerdaagse rally deelnemen.
Vintageklasse:	Voor auto's t/m bouwjaar 1950.

De organisatie behoudt zich het recht voor om al te bescheiden deelnemers in een hogere klasse te plaatsen, maar ook te optimistische deelnemers in een lagere klasse in te delen.

4.4 - Inschrijving teams

Teaminschrijving is mogelijk in één team per equipe. Een team bestaat uit minimaal 3 en maximaal 5 equipes uit dezelfde klasse (Expert, Sporting or Touring). Een team inschrijven is mogelijk bij de documentencontrole op zaterdag 16 april en/of op zondag 1 mei 2016, tot 17:00 uur.

Er is een speciale teamprijs onder de naam Nations Cup. Voor deze cup komen twee Nederlandse teams en meerdere buitenlandse teams in aanmerking, die door de organisatie worden samengesteld. Equipen die geplaatst zijn in een Nations Cup team, kunnen zich ook in een ander team inschrijven.

4.5 - Inschrijfgelden

Reguliere inschrijving

Het inschrijfgeld bedraagt € 2.325 per equipe (exclusief hotelovernachtingen). Bij inschrijving dient € 350 voorinschrijfgeld direct te worden overgemaakt. Het restantbedrag wordt via een eenmalige incassomachtiging door de organisatie geïnd en zal omstreeks maandag 1 februari 2016 van het opgegeven bankrekeningnummer worden afgeschreven. Bij het inschrijfgeld zijn inbegrepen, de rallybescheiden als genoemd onder artikel 7.2, 6 diners voor 2 personen (inclusief galadiner met prijsuitreiking op zaterdag 7 mei), 6 lunches voor 2 personen, cocktailparty voor 2 personen op zondag 1 mei, 2 KNAF 'Rally Passen', de routeboeken en alle andere wedstrijdmaterialen.

Zakelijke inschrijving

Het inschrijfgeld met een full colour advertentie in het programmaboek bedraagt € 3.025 (A4 formaat - staand) of € 2.825 (A5 formaat - liggend). Hiervoor ontvangt u een factuur, welke uiterlijk maandag 1 februari 2016 voldaan moet zijn. De genoemde bedragen zijn exclusief BTW. Facturen zullen inclusief BTW zijn.

Teams

Het inschrijfgeld voor teams bedraagt € 60 per team. Dit bedrag dient contant afgerekend te worden tijdens de documentencontrole.

4.6 - Betaling inschrijfgelden

Betaling kan plaatsvinden bij inschrijving op de website via Ideal. Bedragen kunnen ook worden overgemaakt op rekeningnummer IBAN: NL71 ABNA 0606633596 van Stichting Evenementen AMAC te Bilthoven. Vermeld altijd de equipenaam en in geval van een zakelijke inschrijving ook het nummer van de nota.

4.7 - Annulering inschrijving

Annulering van een inschrijving is alléén mogelijk door middel van een e-mail aan het Rally Office en is alléén geldig wanneer het Rally Office daarvan per e-mail een bevestiging heeft verstuurd.

Wanneer een inschrijving door een equipe van de wachtlijst kan worden overgenomen, wordt het betaalde inschrijfgeld teruggestort met aftrek van € 100 administratiekosten. Indien er geen equipen op de wachtlijst staan dan geldt het volgende:

- Wanneer de rally wordt afgelast wordt minimaal 20% van het inschrijfgeld van € 2.325 terugbetaald.
- Bij weigering van de equipe door de organisatie wordt het al ontvangen inschrijfgeld terugbetaald.
- Bij annulering door een reguliere of zakelijke equipe voor 1-02-2016 is € 350 verschuldigd.
- Bij annulering door een reguliere equipe tussen 1-02-2016 en 15-04-2016 is totaal € 1.150 verschuldigd.
- Bij annulering door een zakelijke equipe tussen 1-02-2016 en 15-04-2016 in combinatie met A5 advertentie is € 1.500 verschuldigd.
- Bij annulering door een zakelijke equipe tussen 1-02-2016 en 15-04-2016 in combinatie met A4 advertentie is € 1.700 verschuldigd.
- Bij annulering door een equipe na 15-04-2016 is het complete inschrijfgeld verschuldigd.
- Bij annulering van een teaminschrijving voor 1-05-2016 17.00 uur, wordt het ontvangen teaminschrijfgeld terugbetaald.

5. Aansprakelijkheid - verzekering

5.1 - Aansprakelijkheid

De organisator wijst elke verantwoordelijkheid af bij enig incident of ongeval dat, gedurende de rally, door en/of aan de equipen en/of deelnemende voertuigen is veroorzaakt. De organisator wijst elke verantwoordelijkheid af voor het niet nakomen van de wet- en regelgeving in de te passeren landen.

Equipen zullen verantwoordelijk gehouden worden voor:

- Enig ongeval of incident waarbij zij zijn betrokken.

- Het niet nakomen van de wet- en regelgeving in de te passeren landen (Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Zwitserland, Italië, Oostenrijk, Zwitserland, Liechtenstein en Frankrijk).
- Het niet melden aan de organisator van bijzonderheden met betrekking tot enig ongeval of incident, waar aansprakelijkheid uit voort kan komen.

Equipes zullen tegen de organisator geen claim indienen die voortkomt uit enig ongeval of incident dat het gevolg kan zijn van activiteiten van organisatoren, medewerkers, marshals, officials of sponsors van het evenement.

Bestuurder en navigator zijn verplicht tijdens de documentencontrole onderstaande verklaring van acceptatie en afstand van verhaal te ondertekenen:

“Ik heb het reglement van ‘de 63^e Tulpenrallye’ en de, mogelijk, uitgegeven bulletins gelezen en verklaar ermee akkoord te gaan. 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 ken de aard van het evenement en de mogelijke risico’s, inherent aan autosport en verklaar deze risico’s te accepteren.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto geschikt en rijwaardig is voor het evenement en dat het voldoet aan de wegenverkeerswetgeving voor gebruik op de openbare weg. Ik verklaar dat de ingeschreven auto in overeenstemming met de Wet Aansprakelijkheid Motorvoer- tuigen (WAM) is verzekerd voor gebruik op de openbare weg, inclusief regelmatigheidsetappes en tests. Ik verklaar dat voor de ingeschreven auto een ongevallen verzekering voor inzittenden is afgesloten. Ik verklaar, als bestuurder van de ingeschreven auto, in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs.

De FIA, leden van de FIA, promotor, organisator (Stichting Evenementen AMAC), sponsors, organisatiecomité, officials en medewerkers van het evenement aanvaarden geen aansprakelijkheid voor enig incident of ongeval, veroorzaakt door of aan deelnemers en deelnemende auto’s gedurende het evenement.

De FIA, leden van de FIA, de promotor, organisator (Stichting Evenementen AMAC), organisatiecomité, sponsors, officials en medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor overtredingen door de deelnemers van de wet en regelgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.

Deelnemers zullen verantwoordelijk gehouden worden voor de gevolgen (materiële-, immateriële-, letsel- of gevolgschade) van elk incident of ongeval of overtreding van de wet en regelgeving waarin zij mogelijk betrokken zijn. Deelnemers kunnen geen claim indienen tegen de FIA, leden van de FIA, promotor, organisator (Stichting Evenementen AMAC), sponsors, officials en medewerkers van het evenement welk een gevolg is van activiteiten van genoemde rechtspersoon of personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.”

5.2 - Verzekering

De equipe is verplicht zelf een verzekering af te sluiten ter dekking van hun wettelijke aansprakelijkheid tegenover derden tijdens het deelnemen aan een regelmatigheidsrally inclusief behendigheidstest(en). Het dekkinggebied moet zijn: Nederland, Duitsland, België, Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Liechtenstein en Italië.

In het inschrijfgeld is de secundaire verzekeringspremie begrepen. De verzekeringspolis kan als volgt worden samengevat:

- De organisator heeft maatregelen genomen om de equipes te verzekeren tegen risico van derden.
- De verzekering dekt niet de aansprakelijkheid tussen de equipes onderling.
- De eigen autoverzekering, zoals wettelijk vastgesteld, prevaleert altijd.
- De dekking begint op het moment van de start van de rally en eindigt bij de finish van de rally, op het moment dat de equipe moet opgeven of bij uitsluiting van de equipe.

6. Auto

6.1 - Toe te laten auto’s

Toegelaten worden nette personenauto's, bij voorkeur in een zo origineel mogelijke uitvoering. De in te schrijven auto dient vóór 1 januari 1972 te zijn gebouwd. Een auto met een later kenteken is toegestaan, maar alleen indien met documenten onderbouwd kan worden dat de auto daadwerkelijk voor 1-1-1972 is geproduceerd. De auto dient te voldoen aan de wettelijke bepalingen van het land van registratie en dient, indien van toepassing, te beschikken over een geldig APK-bewijs. Een rolkooi is toegestaan en veiligheidsgordels

worden op prijs gesteld. Naast de bestaande koplampen mogen 2 of 4 extra lampen op de auto zijn gemonteerd. Het totaal van 6 lampen mag niet worden overschreden. De toegestane glasdiameter van de extra lampen is maximaal 180 mm.

6.2 - Verplichte voorzieningen in de auto

In de auto dienen (naast de wettelijk verplichte voorzieningen in de desbetreffende landen) ten minste de volgende veiligheidsonderdelen aanwezig te zijn:

- Complete verbanddoos.
- Brandblusser (min. 2 kg), deze dient deugdelijk te zijn bevestigd.
- Gevarendriehoek.
- Sleepkabel.
- Vloeistofdicht zeil of pvc-folie (min. 2 x 4 mtr), verplicht te gebruiken bij reparaties en bij het parkeren tijdens de lunch en aan het eind van een etappe.

Bij een geconstateerde overtreding met betrekking tot het niet toepassen van een vloeistofdicht zeil of pvc-folie, worden de volgende straffen opgelegd: 1^e overtreding: waarschuwing, 2^e overtreding: 300 strafseconden, 3^e overtreding: uitsluiting.

6.3 - Meetapparatuur in de auto

- Zowel (semi-) mechanisch als elektronisch aangedreven afstandmeters zijn toegestaan, met uitzondering van apparatuur die de gemiddelde snelheid kan aangeven.
- Het gebruik en de aanwezigheid van digitale en/of zendergestuurde uurwerken, evenals een kompas (niet GPS gestuurd) is toegestaan.
- De aanwezigheid in de auto en het gebruik van elektronische navigatieapparatuur is niet toegestaan.
- Het gebruik van de Brantz Electronic Speedtable (zogenaamde Foeveldoosje) is niet toegestaan.

De organisatie zal frequent controles uitvoeren op de naleving van bovenstaande voorschriften. Bij een geconstateerde overtreding worden de volgende straffen opgelegd: bij de start: start weigeren. Tijdens de rally: 1^e overtreding: 500 strafseconden, 2^e overtreding: uitsluiting.

6.4 - Communicatieapparatuur

Elektronische communicatiemiddelen in de auto, zoals een intercom en zend- en/of ontvangstapparatuur, zijn niet toegestaan. Indien tijdens het verrijden van de etappes gebruik van een telefoon wordt geconstateerd, anders dan bij een calamiteit, volgt uitsluiting.

6.5 - Uitlaatgeluid

Het uitlaatgeluid van de auto mag gedurende de rally op geen enkel moment **de 89 dB (A)** overschrijden.

Indien de auto niet voldoet aan deze regel, dan worden de volgende straffen opgelegd: constatering bij de start: de equipe wordt niet tot de start toegelaten. Constatering tijdens de rally: indien een equipe een verzoek tot reparatie niet uiterlijk de volgende dag opvolgt, dan volgt uitsluiting, tenzij overmacht duidelijk kan worden aangetoond.

Het uitlaatgeluid kan tijdens het evenement ook worden gemeten voor de toegang van een test. Indien de auto daar niet voldoet aan deze regel, dan kan de test niet worden gereden en zal het niet rijden van de test volgens het reglement worden bestraft.

6.6 - Extra brandstof

Het meevoeren van extra brandstof in deugdelijke jerrycans in de auto is toegestaan tot maximaal 10 liter in totaal. Uit veiligheidsoverwegingen mag deze extra brandstof zich NIET bevinden in de passagiersruimte van de auto.

6.7 - Reclame

Het aanbrengen van eigen reclame op de auto is NIET toegestaan. Alle al aanwezige reclame dient te worden verwijderd of deugdelijk te worden bedekt.

Indien een auto niet voldoet aan onderstaande regels, dan worden de volgende straffen opgelegd: bij de start: weigeren. Tijdens de rally: 1^e overtreding: waarschuwing, 2^e overtreding: 300 strafseconden, 3^e overtreding: uitsluiting.

De verplichte reclame van de organisatie is verzameld op een grote portiersticker, aan te brengen op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze portiersticker in delen aan te brengen op de auto.

Uitzondering op deze regel is alleen mogelijk na overleg met en goedkeuring van de organisatie voorafgaand aan de start.

6.8 - Extra vermeldingen

De namen van bestuurder en navigator mogen op beide zijden van de auto in een formaat van maximaal 40 x 3 cm. worden aangebracht. Club- of teambadges, in een formaat van maximaal 10 x 10 cm., mogen op beide zijden van de auto worden aangebracht. Het vermelden van bloedgroepen is niet toegestaan.

6.9 - Wedstrijdnummers

De wedstrijdnummers zijn aangebracht op twee verschillende portierstickers. Deze stickers aanbrengen met het wedstrijdnummer aan de scharnierzijde. De equipe ontvangt 2 rallyschilden en 2 rallyschildstickers, met daarop het wedstrijdnummer, waarvan er 2 stuks naar keuze gedurende de rally op een zichtbare plaats aan de voor- en achterzijde van de auto dienen te zijn aangebracht. De kentekenplaten van de auto mogen niet worden bedekt.



Eveneens wordt het wedstrijdnummer aangebracht op de voorruit op de rechter boven- of onderzijde. Indien wordt vastgesteld dat gedurende de rally een portiersticker of een rallyschild ontbreekt, worden de volgende straffen opgelegd: 1^e overtreding: waarschuwing, 2^e overtreding: 300 strafseconden, 3^e overtreding: uitsluiting.

7. Conformiteitscontrole

7.1 - Conformiteitscontrole (verplicht)

Voor alle in Nederland woonachtige deelnemers wordt op zaterdag 16 april 2016 van 13.00 - 17.00 uur een verplichte conformiteitcontrole van de auto gehouden bij Athlon, Veluwezoom 4, 1327 AG Almere.

Gecontroleerd wordt tenminste op (en de aanwezigheid van):

Bouwjaar, merk en model van de auto	Kentekenplaten	Verboden apparatuur
Reclamevoorschriften	Verlichting	Folie of zeil (2x4 meter)
Brandblusser (min. 2 kg.) + bevestiging	Uitlaatgeluid (max 89 dB gemeten bij 3000 toeren)	Gevarendriehoek
Geldig APK bewijs	Landsticker	Sleepkabel
Verbanddoos		

De auto mag worden aangeboden zonder rallyschilden en portierstickers, omdat deze materialen pas na de controle van de auto worden uitgereikt. Deze materialen dienen wel te zijn aangebracht op de auto vóór de start van de rally.

Na de controle van de auto dient de equipe zich te melden in het Rally Office in het gebouw van de keuring. Voor de in het buitenland wonende deelnemers wordt de verplichte conformiteitscontrole van de auto gehouden op zondag 1 mei 2016 van 14:00 - 16:00 uur bij het Grand Hotel Billia, Saint-Vincent.

7.2 - Documentencontrole

Voor de in Nederland woonachtige deelnemers wordt op zaterdag 16 april 2016 van 13.00 - 17.00 uur een verplichte documentencontrole gehouden op dezelfde locatie als de conformiteitscontrole van de auto. Alleen voor de in het buitenland wonende deelnemers wordt de documentencontrole gehouden op zondag 1 mei 2016 van 14:00 - 16.00 uur Grand Hotel Billia, Saint-Vincent.

De volgende documenten worden gecontroleerd: acceptatiebrief (welke de equipe zelf heeft geprint), kentekenbewijs en **startbewijzen (Rally Pas)**.

Een afwijking van conformiteit tijdens de controles kan leiden tot het niet toegelaten worden tot de start.

Op vertoon van de acceptatiebrief ontvangt men:

2 portierstickers met wedstrijdnummer en reclame	2 programmaboeken
2 rallyschilden + 2 rallyschildstickers	1 rallytas
2 Tulpenrallye plaquettes	1 Tulpenrallye kaartleesschaaltje
2 Jaarplaatjes 2015 (+ badge voor nieuwe deelnemers)	2 coupons voor het diner op zaterdag 7 mei 2016
2 naambadges + Key-cord voor lunches en diners	2 boekjes met consumptiebonnen
1 start/raamnummer	Polo's, caps en sweaters aangeboden door Twinlife
2 KNAF 'Rally Passen', incl persoonlijke ongevalverzekering, twv € 25 p.p*	
1 uniek Fromanteel Tulpenrallye horloge, limited edition, met ingegraveerd wedstrijdnummer (twv € 599)	

*Voor deelnemers die bij de documenten controle op 16 april een voor het jaar 2016 geldige race-, rally- of historische rally licentie kunnen overleggen, geldt een restitutie van € 25 per persoon.

Toegang tot de lunches en diners is uitsluitend op vertoon van de naambadge. Extra diner coupons (voor de prijsuitreiking op zaterdag 7 mei in Grand Hotel 'Huis ter Duin' te Noordwijk) kosten € 100 en zijn uitsluitend verkrijgbaar bij de documentencontrole tegen contante betaling. Dinercoupons kunnen niet worden verzilverd.

Alle deelnemers dienen zich op zondag 1 mei 2016 uiterlijk om 17.00 uur met acceptatiebrief te hebben gemeld in het Via Chanoux in Saint-Vincent.

7.3 - Extra conformiteitscontroles

Op elk moment kan, door alle tot de organisatie behorende personen, een controle worden uitgevoerd op conformiteit equipe, reclamevoorschriften, rallyschilden, portierstickers, de aanwezigheid van verboden apparatuur en kaartleesmateriaal. Een overtreding kan worden bestraft met uitsluiting. Indien de auto niet meer voldoet aan de toelatingseisen kan de wedstrijdleider een termijn van herstel opleggen.

8. Verloop van het evenement

8.1 - Route

De equipes dienen van start tot finish een route te rijden zoals omschreven in de routeboeken. Verkenning van de rallyroute, ook met behulp van derden, is niet toegestaan. Geconstateerde overtredingen worden bestraft met onherroepelijke uitsluiting.

De lengte van de rally: voor de Expert ca 2350 km., de Sporting ca. 2200 km., de Touring ca. 2050 km., en de Vintage ca. 1800 km., verdeeld over etappes (route van eerste tijdcontrole naar de laatste tijdcontrole per wedstrijddag), die zijn onderverdeeld in trajecten (route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles). Tijdens de rally zal de gemiddelde snelheid niet boven de 50 km. per uur liggen, met uitzondering van trajecten waarin autowegen of autosnelwegen of voor het overige verkeer afgesloten wegen zijn opgenomen.

Het is mogelijk dat bij een bemande controle door de marshal een opdracht of routeopdracht wordt uitgegeven. Een lid van de equipe dient in dit geval een handtekening te zetten voor de ontvangst hiervan.

Het is ook mogelijk dat er bij een onbemande routecontrole een routeopdracht wordt geplaatst. Genoemde opdrachten maken integraal deel uit van het routeboek en moeten worden uitgevoerd. Zie voor het uitvoeren van de diverse route- en kaartleesopdrachten Bijlagen 1 en 2.

8.2 - Routeboeken

De equipes ontvangen dagelijks routeboeken, waarin opgenomen de plaatsen van de tijdcontroles en een gedetailleerde omschrijving van de route welke moet worden gevolgd. Routeboek deel 1 van een etappe wordt exact op de geplande starttijd uitgegeven. Routeboek deel 2 van een etappe wordt uitgegeven bij de TC OUT na de lunch. Het routeboek voor de avondetappe (alleen Expert) wordt ook exact op de geplande starttijd uitgegeven. Het routeboek deel 1 op maandagochtend 2 mei, wordt 5 minuten voor de start uitgegeven. Op zaterdag 7 mei wordt één routeboek uitgegeven, exact op de geplande starttijd. Voor de ontvangst van een routeboek dient een lid van de equipe een handtekening te plaatsen.

8.3 - Tulp-infoboek

Bij de documentencontrole ontvangt u een informatieboek met kaartlegenda's, noodnummers, informatie van HQ locaties en het kaartleesreglement. Dit boek dient u tijdens het rijden van de route bij de hand te houden.

8.4 - Kaartmateriaal

Al het benodigde kaartmateriaal is in de routeboeken opgenomen. In de routeboeken zal veelal van kaarten met schaal 1:50.000 en 1:100.000 gebruik worden gemaakt (bijvoorbeeld IGN kaarten). De legenda's, behorende bij de te gebruiken kaartfragmenten in de routeboeken, zijn opgenomen in het Tulp-infoboek.

De kaartfragmenten in het routeboek zijn bepalend voor het rijden van de juiste route. Voor algemeen gebruik en in het geval men delen van de rallyroute wil overslaan, worden Michelin of andere kaarten met een schaal van 1:200.000 of groter aanbevolen.

De aanwezigheid in de auto van kaartmateriaal met een schaal kleiner (nauwkeuriger) dan 1:200.000, bijvoorbeeld 1:100.000 of 1:50.000, is niet toegestaan. Een overtreding wordt als volgt bestraft: 1^e overtreding: 300 strafseconden, 2^e overtreding: 600 strafseconden, 3^e overtreding: dag maximum strafseconden.

8.5 - Uitleg routeconstructies

Kaartfragmenten, met daarop de ideale rallyroute en de plaatsen van de route- en tijdcontroles, worden achter in het routeboek van de volgende etappe opgenomen. De uitleg van etappe 1 zit achter in het ochtend routeboek van etappe 2, enzovoorts. De uitleg van de 6^e etappe wordt uitgegeven bij de finish.

8.6 - Dwangpijlen

Bij onverwachte wegafsluitingen en dergelijke zal gebruik worden gemaakt van "TULPEN"-pijlen om equipes naar de oorspronkelijke route te leiden. Dit zal worden gedaan door middel van enkele pijlen die dienen te worden gevolgd. Deze "TULPEN"-pijlen kunnen ook geplaatst worden bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat een verkeerde, niet bedoelde, weg wordt ingereeden.

Een omleiding wordt afgesloten met dubbele "TULPEN"-pijlen. Hierbij kan een routeopdracht geplaatst zijn, die moet worden opgevolgd. De dubbele "TULPEN"-pijlen worden geplaatst op het punt waar de oorspronkelijke route weer is bereikt of daar waar een op de kaart voorkomende weg weer is bereikt. In het laatste geval dient vanaf dat punt reglementair te worden verder gereden. Dubbele "TULPEN"-pijlen kunnen ook het begin en direct het einde van een omleiding aangeven.

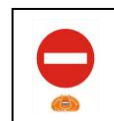
Een met de punt naar beneden wijzende "TULPEN"-pijl geeft aan dat zich achter deze pijl een verandering van wegdek of een obstakel of gevaarlijke situatie bevindt. Deze pijl sluit een weg niet af. Dus NIET keren, maar remmen en voorzichtig verder rijden.

Twee gekruiste "TULPEN"-pijlen duiden de zelfstart aan van een regelmatigheidsproef. (Zie ook artikel 10.2).



8.7 - Wegafsluiting

De organisatie kan verkleinde verkeersborden, die een inrijverbod weergeven, plaatsen. Deze borden hebben dezelfde betekenis als een officieel verkeersbord en sluiten daarom de erachter liggende weg af.



8.8 - Trip check

De afwijking van de tienmeterteller van de Routechefs is minder dan 0,01 %. Dit is gemeten op rechte snelwegen met hectometerpaaltjes in Nederland en in Frankrijk (10 km. op de weg is 10,00 km op de teller).

8.9 - Gedrag

Gedurende de gehele rally dienen de equipes de verkeersregels in acht te nemen die in de te passeren landen gelden en zich te gedragen op een wijze die de klassieke rallysport of het evenement niet in diskrediet brengt. Incorrect, frauderend of onsportief gedrag of overtreding van de verkeersregels wordt als volgt bestraft: 1^e overtreding: waarschuwing, 2^e overtreding: uitsluiting. Deze overtredingen zullen worden gepubliceerd via het publicatiebord.

Deelnemers mogen tijdens de wedstrijd niet telefoneren, anders dan in geval van een calamiteit. Hierop zal door de organisatie worden toegezien. De lunch behoort in dit kader niet tot de wedstrijdtijd. Het tijdens de wedstrijd telefoneren (al dan niet met andere deelnemers) kan worden bestraft conform bovenstaande bepalingen.

Gedurende de rally voert de organisatie controles uit op snelheid. Iedere equipe die de ter plaatse toegestane maximum snelheid met meer dan 10 km/u overschrijdt, wordt bij iedere geconstateerde overtreding bestraft met 10 strafseconden per kilometer overschrijding. Overtredingen worden bekend gemaakt via het publicatiebord. Voorbeelden bestraffing:

toegestane maximum snelheid	geconstateerde snelheid	straf
50 km/u	tot en met 60 km/u	geen strafseconden
50 km/u	61 km/u	110 strafseconden
30 km/u	55 km/u	250 strafseconden

Buitensporige snelheidsovertredingen kunnen bestraft worden volgens artikel 8.18. Op zaterdag 7 mei zullen straffen benoemd in dit artikel worden verdubbeld.

8.10 - Judges of fact

Alle tot de organisatie behorende personen (zie [programmaboek](#)) kunnen gedurende het evenement erop toezien of equipes handelen conform het reglement. Activiteiten in strijd met het reglement worden altijd gemeld aan de wedstrijdleader. Aan zelf opgenomen of door anderen opgenomen beelden kunnen geen rechten worden ontleend met betrekking tot neutralisatie of toekenning van strafpunten.

8.11 - Milieu

Equipes dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke nadelige effecten van het evenement op de omgeving en het milieu. Iedere auto dient een folie, met een minimale afmeting van 2 x 4 meter aan boord te hebben, dat dient als ondergrond bij reparaties onderweg, tijdens het parkeren, tijdens de lunch en aan het eind van een etappe. Deze plaatsen dienen altijd schoon te worden achtergelaten. Onder auto's met olie lekkage dient te allen tijde een opvangbak en folie geplaatst te worden.

Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of in daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponneerd.

Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, dan is de equipe verplicht dit direct aan de organisatie te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Geconstateerde schade wordt op de betrokken equipe verhaald.

8.12 - Quiet zone

In een zogenaamde quiet zone dient uiterst rustig te worden gereden om overlast voor aanwonenden te beperken. Een quiet zone is herkenbaar aan een langs de route geplaatst wit bord met daarop een zwarte letter Q en/of wordt aangegeven in het routeboek. De letter Q op deze borden dient NIET op de routecontrolekaart te worden genoteerd! De maximale snelheid binnen een quiet zone is 30 km/uur.



8.13 - Startprocedure

Equipes dienen 15 minuten vóór hun starttijd aanwezig te zijn bij de startlocatie. De startlocaties zijn vermeld in het routeboek van de vorige etappe. Het interval tussen de equipes is 1 minuut. Indien er equipes zijn uitgevallen wordt er aansluitend (zonder onderbreking) gestart.

Iedere equipe dient dagelijks het publicatiebord te raadplegen. Hierop kan belangrijke informatie met betrekking tot de wedstrijd staan. Tevens worden hierop de geplande starttijden en de startvolgorde voor de volgende etappe gepubliceerd. De startvolgorde voor de volgende dag wordt uiterlijk om 19.30 uur gepubliceerd. Als service kunnen de individuele starttijden ook per sms aan de navigator worden verzonden.

en/of via de Tulpenrallye-app bekend worden gemaakt. Aan deze service kunnen geen rechten worden ontleend, alléén de officiële tijden op het publicatiebord zijn geldig.

Het te laat aan de start van een etappe melden wordt bestraft met 10 strafseconden per minuut vertraging, tot een maximum van 300 strafseconden (30 minuten), waarna de equipe wordt geacht niet te zijn gestart. In dat geval ontvangt de equipe het maximum aantal strafseconden over de gemiste etappe.

8.14 - Onderbreken

Indien een equipe de rally onderbreekt, dan dient het Rally Office hiervan zo snel mogelijk in kennis te worden gesteld. Zie voor de telefoonnummers het Tulp-infoboek of de achterzijde van de naambadge. Equipes dienen er zorg voor te dragen dat de controlekaarten ingeleverd worden bij de etappefinish. Zie voor bestraffing in dergelijke gevallen artikel 9.7.

8.15 - Hervatten

Het hervatten van de rally is alleen mogelijk indien het Rally Office hiervan vooraf op de hoogte is gesteld. Wanneer de equipe de rally moet onderbreken, dan is het toegestaan om op een willekeurige dag de rally te hervatten met de oorspronkelijk ingeschreven auto. Melding van hervatten dient uiterlijk om 19.00 uur op de voorafgaande avond te geschieden, om op de volgende dag van start te kunnen gaan.

8.16 - Uitvallen

Indien een equipe de rally niet meer verder kan vervolgen, dan dient het Rally Office hiervan zo snel mogelijk in kennis worden gesteld. Zie voor telefoonnummers het Tulp-infoboekje of de achterzijde van de naambadge. Uitgevallen equipes mogen de rallyroute volgen in een "neutrale auto." Op verzoek is voor hen, per dag, een "persboek" beschikbaar. Deze equipes ontvangen geen tijd- en routecontrolekaarten. Rallyschilden en portierstickers dienen te worden verwijderd van de uitgevallen auto en mogen niet worden aangebracht op een andere auto. Het is een uitgevallen equipe niet toegestaan om een regelmatigheidsproef of een test te rijden.

8.17 - Tanken

Vanuit service oogpunt staan op het kaartmateriaal tankstations aangegeven. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdsachterstand vanwege opstoppen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden geneutraliseerd.

8.18 - Bestrafing

De wedstrijdleiding behoudt zich het recht voor bepaalde straffen aan te passen op grond van de aard van de overtreding en de klasse waarin de equipe deelneemt.

9. Routecontroles - Tijdcontroles

9.1 - Algemeen

Tijdens het rijden van de route zal worden gecontroleerd of de equipe de in het routeboek aangegeven route rijdt en of de equipe de route in de voorgeschreven tijd aflegt. Hiervoor bevinden zich langs de route routecontroles (RC's) en tijdcontroles (TC's).

Routecontroles (bemand of onbemand) worden aangeduid door middel van een bord "CONTROLE".

Tijdcontroles worden aangeduid met een ROOD bord met een Tulp en tekst "TC", voorafgaand door eenzelfde bord in het GEEL dat 25 meter voor de TC is geplaatst. In bepaalde situaties kunnen deze borden worden voorafgegaan door een bord, bijvoorbeeld "CONTROLE 150m".



Bemande RC



Tijdcontrole 'TC zone'



Onbemande RC



Vooraankondiging



Zelfstempelaar

- Bemande controles kunnen zich ook in een gebouw bevinden.
- Alle routecontroles staan rechts van de rallyroute. Alleen bij het rondan van driehoeken en pleintjes kunnen de routecontroles ook links worden opgesteld.
- Binnen de bebouwde kom van een stad of dorp kunnen alleen tijdcontroles worden geplaatst (geen routecontroles). Als bebouwde kom van een stad of dorp wordt bedoeld de in rood en/of zwart op de kaarten aangegeven bebouwing. Indien de op de kaart aangegeven bebouwing van een plaats of dorp slechts aan één zijde van de kaartweg voorkomt, dan dient NIET te worden uitgegaan van een bebouwde kom. Wanneer bij het binnenrijden van een stad of dorp het plaatsnaambord wordt gepasseerd, dan wil dat niet zeggen dat de bebouwde kom, zoals die op het kaartfragment voorkomt, ook is bereikt.
- Bij het aandoen van een bemande controle dient de equipe, de tijdcontrolekaart en de routecontrolekaart te overhandigen aan de marshal. Een marshal is de enige persoon die controlekaarten mag innemen en aftekenen.
- Equipes zijn verplicht de instructies van de marshal bij een controlepost op te volgen. Het negeren van deze instructies kan worden bestraft met uitsluiting.
- De equipe is verantwoordelijk voor de controlekaarten en de wijze waarop deze worden ingevuld door een marshal. Mocht een marshal onverhoopt een fout maken, dan dient dit direct aan de betreffende marshal te worden medegedeeld en zo nodig door hem/haar te worden gecorrigeerd. Deze wijziging dient door de marshal te worden voorzien van een paraaf.
- Routecontroles, bemand of onbemand, en tijdcontroles zijn geopend van 10 minuten vóór tot 30 minuten na de ideale meldingstijd (zie artikel 9.6) van de equipe.
- Het buiten deze marge aandoen van controles wordt als missen van de controle aangemerkt en bestraft.
- Als wedstrijdtijd wordt "zendergestuurde tijd" aangehouden. Uren en minuten worden weergegeven met 00.00 - 23.59. Alleen volle verstreken minuten worden geteld.
- Indien een controle, bedoeld voor een bepaalde klasse, wordt aangedaan door een equipe uit een andere klasse, dan wordt dit bestraft met 100 strafseconden per geval.
- De vintage zal per etappe 1 dagdeel, of een deel daarvan, neutraal rijden. Deze klasse dient in het neutrale dagdeel wel tijdcontroles aan te doen, maar dient geen route controles te noteren.
- Op zaterdag 7 mei worden trajecten verreden volgens het Time Window Controle (TWC) principe. TWC's maken onderdeel uit van de route en dienen door de equipes te worden aangedaan in de volgorde waarin zij in het routeboek en op de tijdcontrolekaart zijn vermeld.
- Tussen de TWC's zijn de specials opgenomen. Dit zijn:
 - o Tests met Start en Finish (met bogey tijd)
 - o Regelmatigheidsproeven met onbemande zelfstart
- TWC's zijn geopend van 10 minuten vóór tot 60 minuten na de ideale meldingstijd van de equipe (artikel 9.10)
- Bij een TWC mag een equipe zich straffeloos maximaal 60 minuten te laat melden, ten opzichte van de ideale meldingstijd. Bij een TWC mag een equipe GEEN tijd inhalen.

9.2 - Onbemande routecontroles

Onbemande routecontroles worden aangeduid door middel van een bord "CONTROLE", met daarboven een oranje bord met een zwarte letter. Bij het (aandoen) passeren van dergelijke controles dient men deze letter enkellijinig, onuitwisbaar en alleen met een zwarte of blauwe ballpoint te noteren in het genummerde eerstvolgende vrije vakje van de routecontrolekaart. Veranderingen of een vakje overslaan wordt bestraft met 100 strafseconden.

Tevens kunnen er onbemande routecontroles als zogenoemde "zelfstempelaars" voorkomen, ook deze zijn voorzien van het bord "CONTROLE". Hierbij dient men zelf te stempelen, met de STEMPELZIJDE van de stempel, in het eerstvolgende vrije vakje van de routecontrolekaart. De equipe dient hiervoor zelf een goed werkend stempelkussen aan boord te hebben. Een onherkenbare of te vage stempelafdruk wordt bestraft met 100 strafseconden. Het missen van een onbemande routecontrole wordt bestraft met 100 strafseconden.

9.3 - Bemande routecontroles

Bij deze controles zal de marshal de routecontrolekaart afstempelen zodra deze door de equipe wordt overhandigd. Bemande routecontroles kunnen hier uw meldingstijd noteren. Bij een RC IN dient u de routecontrolekaart in te leveren. Het missen van een bemande routecontrole wordt bestraft met 100 strafseconden.

9.4 - Tijdcontroles

Equipes dienen in de aangegeven volgorde hun meldingstijd te laten noteren bij de punten die vermeld staan als tijdcontrole in het routeboek en op hun tijdcontrolekaart.

Bij een tijdcontrole noteert de marshal de meldingstijd op de tijdcontrolekaart. In enkele gevallen print de equipe zelf de meldingstijd door middel van een PIX 200 klok. Deze klok print uitsluitend de actuele tijd, op het moment dat de equipe de tijdkaart in de klok steekt. Alleen tijden geprint in het daarvoor bestemde vakje tellen mee.

Het registreren van de meldingstijd kan alleen gebeuren als beide leden van de equipe zich met hun auto tussen het gele en het rode bord bevinden. De ruimte tussen het gele en rode bord is een 'TC zone'. Niet eerder dan op het eigen meldingstijdstip mag de equipe deze zone betreden. Zodra het gele bord gepasseerd wordt, dient de equipe de auto op beheerste wijze zoveel mogelijk aan te sluiten, in de richting van het rode bord. Vervolgens overhandigt één van de leden van de equipe de controlekaarten aan de marshal. De marshal vermeldt op de tijdcontrolekaart de werkelijke tijd waarop de equipe het gele bord is gepasseerd.

Een TC IN mag 10 minuten eerder worden aangedaan, onder vermelding van de ideale tijd aan de marshal wanneer de equipe de controlekaarten overhandigt. Het missen van een tijdcontrole wordt bestraft met 300 strafseconden.

Voorbeeld: een equipe die zich om 10:05 bij een TC moet melden, is op tijd als de equipe het bord met de gele klok passeert tussen 10:05:00 en 10:05:59 uur. Het is niet toegestaan de 'TC zone' eerder dan 10:05:00 te betreden.

9.5 - Controlekaarten

Tijdcontrolekaart

Bij de start van elke etappe tekent de equipe voor de ontvangst van een tijdcontrolekaart, waarop zijn vermeld: het wedstrijdnummer, nummer van de etappe, nummers van de tijdcontroles en de daarbij behorende persoonlijke ideale meldingstijden van de equipe (hoeft dus niet door de equipe te worden uitgerekend). De tijden vermeld op de tijdkaart zijn bindend. Rijtijden vermeld in het routeboek zijn een richtlijn.

In de kolom 'comp use' mag de equipe zelf aantekeningen maken. Tevens is de maximale meldingstijd bij de laatste TC vermeld, inclusief de maximale overschrijding van 30 minuten. De equipe dient een handtekening te zetten voor ontvangst van de controlekaart.

Bij aankomst bij de etappefinish RC IN dient de tijdcontrolekaart direct te worden afgegeven, om een startplaats voor de volgende dag te verkrijgen. Tijdcontrolekaarten blijven het eigendom van de organisatie.

Routecontrolekaart

Bij de start van iedere etappe en bij de TC OUT na iedere lunch (muv zaterdag) ontvangt de equipe een routecontrolekaart, waarop zijn vermeld: het wedstrijdnummer, nummer van de etappe en genummerde vakjes voor routecontroles. Routecontrolekaart nummer 1 wordt ingenomen bij de RC IN lunch. Routecontrolekaart nummer 2 wordt ingenomen aan het eind van een etappe bij de RC IN. Routecontrolekaarten blijven eigendom van de organisatie. Voor de avondetappe in de Expert wordt een aparte routecontrolekaart met nummer 3 uitgegeven.

 		EXPERT Nr. 	
LEG	1		

TC NR.	LOCATION	COMP. USE	IDEAL TIME	DIFF.	PENALTY	MARSHALS	
						SIGN	TIME
TC 1-1	NOORDWIJK AAN ZEE		7:31				
TC 1-2	ACHERAARD		8:31				
TC 1-3	WEELDE		9:31				
TC 1-4	RETIE		10:31				
RC IN Lunch	GENK		11:31				
TC 1-5 OUT	GENK		12:31				
TC 1-6	FRANCORCHAMPS		13:31				
TC 1-7	RODT		14:31				
TC 1-8	STOLZEMBOURG		15:31				
TC 1-9	CHRISTENACH		16:31				
TC 1-10	MONDORF-LES-BAINS		17:31				
TC 1-11	MONDORF-LES-BAINS		18:31				
TC 1-12	PARIS		19:31				
TC 1-13	BRUSSEL		20:31				
TC 1-14	ROME		21:31				
TC 1-15	ANNECY		22:31				
RC IN	ANNECY		23:31				

total penalty

MAXIMUM REPORTING TIME TC 1-15 → 23:01

Reg. 1	hrs	min	sec	sign
Start				
GTC 1				
GTC 2				

Test 1	hrs	min	sec	sign
Start				
Finish				
Pylons / incorrect route				

Reg. 2	hrs	min	sec	sign
Start				
GTC 1				
GTC 2				

Test 2	hrs	min	sec	sign
Start				
Finish				
Pylons / incorrect route				

Tijdcontrolekaart

		ROUTE CONTROL CARD	
LEG	2	EXPERT Nr. 	
CARD	1		

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42

Total

Routecontrolekaart

9.6 - Ideale meldingstijd bij tijdcontroles

Op de tijdcontrolekaarten zijn in de kolom "Ideal time" de Ideale passeertijden bij tijdcontroles aangegeven. Dit zijn de tijdstippen waarop de equipe zich bij de betreffende tijdcontroles dient te melden. In de kolom "Comp. use" mag de equipe zijn zelf berekende eventuele achterstand op zijn ideale schema invullen.

Voorbeeld:

- De Ideal time bij een tijdcontrole is 10.15 uur.
- De werkelijke meldingstijd van de equipe is 10.23 uur.
- De equipe kan, eventueel, bij de Ideal time van iedere volgende tijdcontrole 8 minuten optellen om de eigen ideale passeertijd te kunnen berekenen.

Te vroeg melden:

Indien een equipe zich bij een tijdcontrole (bijvoorbeeld 2 minuten) te vroeg meldt, dan wordt dit bestraft en dient de equipe zich bij de daarop volgende tijdcontroles weer op de ideale tijd te melden. De equipe dient zich dus niet bij alle volgende tijdcontroles (2 minuten) te vroeg te melden. Alleen bij een TC-IN (vooraftgaand aan de lunch of etappe einde) is vroeger melden (maximaal 10 minuten op de ideale meldingstijd) geoorloofd. De equipe rekent wel zelf de ideale meldingstijd uit en meldt deze (indien te vroeg) aan de marshal. Deze noteert dan de ideale meldingstijd op de tijdcontrolekaart.

TC	Ideal time	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	09.10	08.59	-11	300	Meer dan 10 min. te vroeg, dus onreglementair aangedaan. 300 = max. strafseconden bij een TC.
2	10.10	10.10	0	0	Op tijd.
3	10.40	10.38	- 2	20	2 min. te vroeg.
4	11.15	11.13	- 2	20	Niet op ideale tijd. Weer 2 min. te vroeg.
5	12.10	12.10	0	0	Op tijd.

Te laat melden:

Indien een equipe zich bij een tijdcontrole later meldt ten opzichte van de ideale tijd, dan is het toegestaan om de verloren tijd straffeloos in de hierna volgende trajecten in te halen, echter met een maximum van 10 minuten per traject. Indien een equipe zich bij een tijdcontrole (bijvoorbeeld 12 minuten) te laat meldt, dan wordt dit bestraft en kan de equipe zich, straffeloos, bij de daarop volgende tijdcontroles eveneens met dezelfde achterstand (12 minuten) later dan zijn ideale tijd te melden. Meldt de equipe in dit voorbeeld zich bij de volgende tijdcontrole 1 minuut later dan zijn ideale passeertijd, dan heeft de equipe 11 minuten ingehaald in plaats van de maximale 10 minuten en wordt dus bestraft met 10 strafseconden (1 minuut te vroeg).

TC	Ideal time	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	09.10	09.10	0	0	
2	10.10	10.15	+ 5	50	5 min. te laat = $5 \times 10 = 50$ strafseconden.
3	10.40	10.45	+ 5	0	Mag 5 min. te laat komen.
4	11.15	11.40	+ 25	200	Totaal 25 min. te laat. Bestrafing is $25 - 5$ (TC 2) is 20 min. $20 \times 10 = 200$
5	12.10	12.22	+ 12	30	Van de 25 min. totale achterstand is 13 min. ingehaald. Dat is 3 min. meer dan de toegestane 10 min., dus 3 min., te vroeg. $3 \times 10 = 30$. Achterstand is nu nog 12 min.
6	13.10	13.14	+ 4	0	8 min. is ingelopen. Dit is toegestaan
7	13.30	13.34	+ 4	0	Achterstand blijft 4 min.

Indien een equipe zich meer dan 30 minuten te laat meldt, of bijvoorbeeld ten gevolge van (grote) tijdsachterstand of pech een deel van de rallyroute moet overslaan, dan betekent dit dat de betreffende tijdcontrole(s) worden beschouwd als onreglementair aangedaan en dus gemist. De equipe mag zich in dit geval straffeloos bij de volgende tijdcontrole melden tussen de ideale passeertijd en de ideale passeertijd vermeerderd met de vertraging opgelopen bij de laatst reglementair aangedane tijdcontrole. De 10 minuten regeling is hier niet van toepassing. De uiterste meldingstijd (ideale meldingstijd + 30 minuten) bij de laatste tijdcontrole van een etappe wordt eveneens op de tijdcontrolekaart vermeld. Wordt deze tijd overschreden, dan wordt dit bestraft met het maximaal aantal te behalen strafseconden van die etappe.

TC	Ideal time	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	09.10	09.10	0	0	
2	10.10	10.35	+ 25	250	25 min. te laat. $25 \times 10 = 250$.
3	10.40	11.15	+ 35	300	Meer dan 30 min., dus onreglementair aangedaan. $300 = \text{max. strafseconden bij een TC}$.
4	11.15	11.44	+ 29	40	29 min. te laat minus 25 min. van TC 2, is 4 min. bestraffing.
5	12.10			300	TC niet aangedaan. 300 strafseconden.
6	13.10			300	TC niet aangedaan. 300 strafseconden.
7	13.50	14.00	+ 10	0	De achterstand bij de laatst reglementair aangedane TC (TC 4) bedroeg 29 min. Men dient de TC (7) op de ideale tijd aan te doen, eventueel vermeerderd met de opgelopen achterstand bij de laatste reglementair aangedane tijdcontrole. Men mag in dit geval tussen de 0 en 29 minuten straffeloos TC 7 aandoen.

9.7 - Tijdvenstercontroles (TWC's)

TWC's worden aangeduid met een ROOD bord met een Tulp en tekst "TWC". Bij een TWC overhandigt één van de leden van de equipe de controlekaarten aan de marshal. De marshal vermeldt op de tijdcontrolekaart de werkelijke tijd waarop de equipe de controlekaart heeft overhandigd. TWC's zijn alleen op zaterdag 7 mei in de route opgenomen.



9.8 - Ideale meldingstijd bij Tijdvenstercontroles (TWC's)

Te vroeg melden:

Indien een equipe zich bij een TWC te vroeg meldt, dan wordt dit bestraft. De equipe dient zich bij de daarop volgende TWC weer op de ideale meldingstijd te melden. De equipe dient zich dus niet bij alle volgende TWC's te vroeg te melden.

ALLEEN bij de TWC-IN (Noordwijk) is het toegestaan dat de equipe zich vroeger meldt dan de ideale meldingstijd vermeerderd met de eventueel opgelopen vertragingstijd. De marshal vermeldt dan de tijd waarop de equipe zich meldt bij de TWC-IN op de tijdcontrolekaart, doch dit zal niet worden bestraft.

Te laat melden:

Indien een equipe zich bij een TWC later meldt dan de ideale meldingstijd, dan wordt dit NIET bestraft, zolang het verschil tussen de ideale meldingstijd en de werkelijke meldingstijd niet groter is dan 60 minuten. De equipe dient zich hierna eveneens straffeloos bij de daarop volgende TWC's te melden met dezelfde vertragingstijd. Het is NIET toegestaan om de opgelopen vertragingstijd bij de volgende TWC's in te halen. De equipe dient zich dus bij de volgende TWC's te melden op de ideale meldingstijd vermeerderd met de opgelopen vertragingstijd.

9.9 - Tijdsstraffen

Het verschil tussen de werkelijke meldingstijd en de ideale meldingstijd bij een TC wordt als volgt bestraft:

- Te vroeg melden bij een TC of TWC: 10 strafseconden per minuut met een maximum van 300 strafseconden.
- Meer dan 10 minuten te vroeg melden bij een TC of TWC: 300 strafseconden (gemist).
- Te laat melden bij een TC: 10 strafseconden per minuut met een maximum van 300 strafseconden.
- Meer dan 30 minuten te laat melden bij een TC: 300 strafseconden (gemist).
- Meer dan 60 minuten te laat melden bij een TWC: 300 strafseconden (gemist).
- Meer dan 60 minuten te laat bij de TWC-IN (Noordwijk): niet geklasseerd voor het eindklassement.
- Alleen bij TWC-IN (Noordwijk) wordt te vroeg melden niet bestraft;
- Meer dan 30 minuten te laat aan het eind van een etappe: maximum aantal strafseconden van de betreffende etappe.

In dit laatste geval zal de equipe in de gelegenheid worden gesteld de tijd- en routecontrolekaart(en) van de betreffende etappe alsnog in te leveren, zodat deze uitgerekend kunnen worden en de al toegekende maximum aantal strafseconden kunnen worden gecorrigeerd. De hieraan verbonden voorwaarden zijn:

- De tijd- en routecontrolekaart(en) dienen uiterlijk de volgende dag vóór de start van de eerste equipe te zijn ingeleverd bij de 1^e TC (start) van de nieuwe etappe.
- Op de tijdcontrolekaart worden alleen door een marshal geparafeerde tijden en geprinte tijden geaccepteerd.
- Op de routecontrolekaart(en) worden de controles na het laatste controlestempel als gemist beschouwd, om te voorkomen dat achteraf nog controles op de routecontrolekaart(en) worden aangebracht.
- Het berekende aantal strafseconden wordt met 1000 strafseconden verhoogd als bestraffing voor het niet tijdig aandoen van de etappefinish.

10. Regelmatigheidsproef

10.1 - Procedure

Een regelmatigheidsproef dient zo exact mogelijk met de opgegeven gemiddelde snelheid te worden afgelegd en wordt verreden volgens een kaartleessysteem. Gedurende de regelmatigheidsproef kan de gemiddelde snelheid wijzigen. De te hanteren gemiddelde snelheden staan vermeld in het routeboek.

10.2 - Start - Finish

Een regelmatigheidsproef start bij een in het routeboek aangegeven bemande controle of onbemande 'zelfstart', herkenbaar aan 2 gekruiste "TULPEN"-pijlen (zie artikel 8.6).

Bij een bemande start noteert een marshal de starttijd op de tijdcontrolekaart, waarna de deelnemer wordt afgeteld en exact op de starttijd wordt gestart. De start hoeft niet precies op de hele minuut plaats te vinden. De start-marshall kan besluiten om met een korter interval te starten.

Bij een onbemande zelfstart wordt men geacht exact op de in het routeboek aangegeven starttijd te beginnen met de regelmatigheidsproef. Het einde van een regelmatigheidsproef



wordt aangegeven met een bord "END REGULARITY" langs de route.

Het kan voorkomen dat een bestuurder een regelmatigheidsproef moet afleggen zonder navigator in de auto.

10.3 - Geheime tijdcontroles (GTC)

In een regelmatigheidsproef kunnen één of meerdere geheime tijdcontroles worden opgenomen. Bij een GTC wordt de passeertijd opgenomen. De marshal vermeldt deze tijd in zijn/haar logboek. Een GTC bevindt zich niet binnen de eerste kilometer van de regelmatigheidsproef. Een GTC kan worden gevolgd door een bemande routecontrole. De marshal noteert dan de passeertijd bij een geheime tijdcontrole tevens op de tijdcontrolekaart. Iedere seconde te vroeg of te laat passeren bij een GTC wordt bestraft met 2 strafseconden per seconde afwijking. Maximale tijdbestrafing per regelmatigheidsproef is 150 strafseconden. De afwijking c.q. bestraffing, wordt steeds berekend vanaf de start van een regelmatigheidsproef.

Voorbeeld:

- Lengte van de regelmatigheidsproef van start tot GTC: 5,1 km.
- Gemiddelde snelheid: 45 km per uur.
- Ideale passeertijd: 6 minuten 48 seconden.
- Werkelijke passeertijd: 6 minuten 59 seconden: afwijking = 11 sec. x 2 sec. = 22 strafseconden.
- Werkelijke passeertijd: 6 minuten 31 seconden: afwijking = 17 sec. x 2 sec. = 34 strafseconden.
- Werkelijke passeertijd: 9 minuten 20 seconden: afwijking = 152 sec. x 2 sec. = max 150 strafseconden.

11. Test

11.1 - Procedure

Een test wordt verreden volgens een kaartleessysteem, bolpijl systeem of een schets, waarop de te volgen route staat aangegeven. Bij de start van elke test wordt aangegeven of de equipe de test aflegt volgens een vaste ideale rijtijd (bogeytijd), of middels een zelf vast te leggen rondetijd.

Bij een vaste ideale rijtijd dient de equipe de test binnen de gestelde tijd (bogeytijd) af te leggen. Indien de rijtijd van de equipe meer is dan de bogeytijd, dan wordt dit bestraft met 2 strafseconden per seconde meer. Indien de rijtijd van de equipe minder is dan de bogeytijd, dan wordt dit niet bestraft.

Bij een zelf vast te leggen rondetijd bepaalt de equipe de te rijden rondetijd zelf tijdens de eerste tijdgemeten ronde. Deze eerste rondetijd dient binnen een, in het routeboek aangegeven, minimale ondergrens en maximale bovengrens te liggen. De volgende rondes dienen afgelegd te worden in dezelfde tijd als de tijd die door de equipe in de eerste tijdgemeten ronde is gereden. Per ronde zal elke seconde meer of minder dan de eigen vastgestelde rondetijd bestraft worden met 2 strafseconden.

Op enkele tests kan een maximum snelheid gelden. Een overtreding van de maximum snelheid wordt bestraft met 20 strafseconden per overtreding. Het raken van pylonnen, die de route markeren, wordt bestraft met 20 strafseconden per geval. Een fout parcours wordt bestraft met 100 strafseconden. De maximale bestraffing op een test is 150 strafseconden (inclusief raken pylonnen en fout parcours).

Op zaterdag 7 mei wordt een kaartlees-special wordt verreden volgens een kaartleessysteem en loopt van een TWC naar een TC. Alle artikelen uit dit reglement zijn op deze kaartlees-special van kracht, identiek aan de kaartleestrajecten van TC naar TC op de andere rallydagen.

11.2 - Start - Finish

Een test start bij een bemande controle op een in het routeboek aangegeven punt. Een marshal noteert de starttijd op de controlekaart, waarna de deelnemer wordt afgeteld en exact op de starttijd wordt gestart. De start hoeft niet op de hele minuut plaats te vinden. De start-marshall kan besluiten om met een kortere interval te starten.

De finish van een test kan zowel een flying finish zijn, als een zogenoemde finish-à-cheval. Hierbij dient de auto te stoppen met de finishlijn tussen de voor- en achterwielen. De finish van een test is aangeduid met een officieel FIA bord en finish-vlag. Bij de finish-à-cheval mag niet achteruit gereden worden. Een foutieve finish-à-cheval wordt bestraft met 20 strafseconden. Direct na het passeren van de finish-à-cheval dient de equipe op beheerste wijze te stoppen bij de finish-marshall (stop-finish; aangeduid met een officieel FIA bord met STOP), die het tijdstip van passeren van de finish-à-cheval op de controlekaart zal noteren.



12. Reparaties - Breakdown en Assistentieauto's

12.1 - Reparaties

Tijdens de rally mogen de equipes geen gebruik maken van georganiseerde technische ondersteuning zoals volgen/of serviceauto's. Elkaar onderling bij pech ondersteunen is toegestaan. Garages mogen worden ingeschakeld, voor zover dit niet vooraf is georganiseerd.

Overtredingen worden als volgt bestraft: 1^e overtreding: waarschuwing, 2^e overtreding: uitsluiting.

12.2 - Breakdown

In geval van een breakdown: zie het telefoonnummer in het Tulp-infoboek of de achterzijde van de naambadge.

12.3 - Assistentieauto's ("299", "399" en "499")

De bemanning van de assistentieauto helpt uitsluitend bij kleine reparaties en/of het slepen van de gestrande auto naar een dichtbij gelegen plaats of naar een garage of tankstation. Vanaf dit punt dient men zelf voor verdere repatriëring te zorgen.

De assistentieauto's volgen alleen de ideale rallyroute (de sluitauto "999" is geen assistentieauto!). Indien men langs de route met pech staat en assistentie nodig heeft, neem dan contact op met de breakdown. Houdt er rekening mee dat, indien men op het tijdschema sterk achterloopt en pech krijgt met de auto, de assistentieauto's al gepasseerd kunnen zijn. Wacht dan niet, maar regel zelf hulp.

13. Winnaars - Prijsuitreiking

13.1 - Klassementen

- Klassementen per klasse worden bepaald door het optellen van de opgelopen strafseconden per geklasseerde equipe. Per etappedag worden tussenklassementen per klasse opgemaakt en gepubliceerd op het publicatiebord.
- Aan het eind van de rally worden eindklassementen per klasse opgemaakt en gepubliceerd op het publicatiebord.
- Equipes die de finishcontrole in Noordwijk niet reglementair aandoen, met een andere auto finishen of waarvan de equipe samenstelling is gewijzigd, worden NIET in de eindklassementen opgenomen.
- De equipe met het laagste totaal aantal strafseconden in de klasse is winnaar. De volgende laagste is tweede enzovoorts.

13.2 - Winnaar 63^e Tulpenrallye

De equipe met het laagste aantal strafseconden in de Expert is algemeen winnaar van de 63^e Tulpenrallye.

13.3 - Dagwinnaars

Van maandag 2 mei tot en met vrijdag 6 mei zijn dagprijzen te winnen voor Expert, Sporting, Touring en Vintage. In geval van ex aequo treedt artikel 13.6 in werking.

De dagwinnaars van maandag 2 mei ontvangen hun prijzen tijdens het diner op dinsdagavond 3 mei enzovoorts.

De dagwinnaars van vrijdag 6 mei ontvangen hun prijzen op zaterdag 7 mei tijdens de prijsuitreiking.

13.4 - Winnaars teams

Het winnende team per klasse (Expert, Sporting en Touring) is het team met het laagste aantal strafseconden, nadat de resultaten van de drie best geklasseerde deelnemers van het betreffende team zijn opgeteld.

13.5 - Winnaar Nations Cup

Winnaar van de Nations Cup is het geklasseerde team met het hoogste aantal wedstrijdpunten. De (eind)klassementen worden bepaald door het behaalde aantal punten van de drie best geklasseerde equipes van een team per klasse (Expert, Sporting en Touring) op te tellen volgens het volgende schema:

1 ^e plaats: 100 punten	6 ^e plaats: 78 punten	11 ^e plaats: 64 punten	16 ^e plaats: 54 punten
2 ^e plaats: 95 punten	7 ^e plaats: 75 punten	12 ^e plaats: 62 punten	17 ^e plaats: 52 punten
3 ^e plaats: 90 punten	8 ^e plaats: 72 punten	13 ^e plaats: 60 punten	18 ^e plaats: 50 punten
4 ^e plaats: 86 punten	9 ^e plaats: 69 punten	14 ^e plaats: 58 punten	19 ^e plaats en lager
5 ^e plaats: 82 punten	10 ^e plaats: 66 punten	15 ^e plaats: 56 punten	steeds 1 punt minder

13.6 - Ex aequo

In geval van ex aequo in de Expert, Sporting of Touring zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald in de 1^e regelmatigheidsproef tot winnaar worden uitgeroepen. Indien dit niet voldoende blijkt, dan worden de resultaten van de 2^e, 3^e of 4^e enzovoorts regelmatigheidsproef bepalend.

Bij een ex aequo in de Vintage is bepalend welke equipe na de start het langst zonder tijdstrafseconden is gebleven.

Indien dit niet voldoende blijkt, dan geldt het oudste bouwjaar van de auto. Mocht dit ook niet voldoende zijn, dan is de kleinste cilinderinhoud bepalend.

In geval van ex aequo bij teams, wint het team waarvan één van de deelnemers het laagste aantal strafseconden heeft behaald.

13.7 - Prijsuitreiking

Op zaterdag 7 mei 2016 wordt van 19.00 - 01.00 uur in Grand hotel Huis ter Duin te Noordwijk een feestelijk galadiner met de prijsuitreiking georganiseerd. Zie artikel 7.2 voor extra dinercoupons. Het kledingvoorschrift is Black Tie.

13.8 - Prijzen

- Overall klassement Expert: 1^e t/m 6^e prijs (* Coupe Rallye des Tulipes)
- Overall klassement Sporting: 1^e t/m 8^e prijs (* Coupe Sporting)
- Overall klassement Touring: 1^e t/m 8^e prijs (* Coupe Touring)
- Overall klassement Vintage 1^e t/m 3^e prijs (* Coupe Vintage)
- Damesprijs Expert / Sporting (* Coupe des Dames)
- Damesprijs Touring (* Tulp Touring)
- Best overall geklasseerde buitenlandse equipe
- Best overall geklasseerde jongste bestuurder (* Coupe Slotemaker)
- Best overall geklasseerde oudste bestuurder (* Coupe Slotemaker)
- Best overall geklasseerde jongste navigator (* Coupe Joris Buijs)
- Best overall geklasseerde oudste navigator (*)
- Best overall geklasseerde Porsche (* Coupe Porsche)
- Best overall geklasseerde Austin Healey (* Coupe Austin Healey)
- Best overall geklasseerde Alfa Romeo (* Coupe Alfa Romeo)
- Best overall geklasseerde Volvo (* Coupe Volvo)
- Best overall geklasseerde DAF (* Coupe DAF)
- Best geklasseerde M.G. in Touring (* Coupe M.G)
- Best geklasseerde Triumph TR in Expert / Sporting (* Coupe Triumph)
- Best overall geklasseerde auto met cilinderinhoud tot 1500 cc (* Look Leasing Coupe)
- Teamprijs voor het best geklasseerde team per klasse
- Teamprijs Nations Cup
- Pech / Doorzet prijs
- "Fair Play" prijs voor de meest vriendelijke equipe, ter beoordeling aan de Tulpenrallye Marshals.
- Tevens zullen voor bepaalde klasseringen extra prijzen ter beschikking worden gesteld

Prijzen met * gemerkt worden aan de equipes symbolisch uitgereikt. Zij blijven eigendom van de organisatie.

14. Vragen - Protest

14.1 - Vragen

Een equipe kan na de finish van een wedstrijddag schriftelijk vragen indienen over het verloop van de wedstrijd of over opgelopen strafseconden. Dit vragenformulier kan worden ingeleverd bij de daarvoor bestemde

brievenbus bij de RC in het HQ waar de tijd- en routecontrolekaarten van die dag worden ingeleverd. Zie het formulier achter in de routeboeken. Vragen over een etappe uitslag kunnen tot maximaal de volgende wedstrijddag op de eigen starttijd worden ingeleverd, in de daarvoor bestemde brievenbus bij TC 1 (start). Vragen die daarna worden ingeleverd worden niet meer in behandeling genomen.

Een formulier met vragen over zaterdag 7 mei dient uiterlijk 30 minuten na de eigen finishtijd te zijn ingediend. Indien men met het verkregen antwoord geen genoegen wil nemen, kan een protest worden ingediend.

14.2 - Protest

Het recht tot protest of beroep is voorbehouden aan de ingeschreven bestuurder van de equipe. Tijdens de rally dient een protest, schriftelijk en samen met € 250 protestgeld, ingediend te worden bij de wedstrijdleader, uiterlijk tot en met de finish van de eerstvolgende etappedag.

Een protest op de voorlopige einduitslag dient binnen 30 minuten na de publicatie, schriftelijk en samen met € 250 protestgeld, ingediend te worden bij de wedstrijdleader. Indien het protest wordt toegekend, wordt het protestgeld terugbetaald.

Protesten worden, na het horen van de partijen, behandeld en beslist door de wedstrijdleader. Het besluit van de wedstrijdleader is hierna onherroepelijk.

15. Interpretatie en aanpassingen

15.1 - Interpretatie

De wedstrijdleader is gedurende de rally belast met de uitvoering van dit reglement. Bij twijfelgevallen, met betrekking tot de interpretatie van het reglement, is de Engelse tekst bindend. In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de wedstrijdleader.

15.2 - Aanpassingen

De bepalingen van dit reglement kunnen op elk moment worden gewijzigd of aangevuld. Elke wijziging of aanvulling wordt bekend gemaakt via gedateerde en genummerde bulletins, welke een integraal onderdeel vormen van dit reglement, terwijl andere informatie gepubliceerd zal worden via briefings.

Deze bulletins en/of briefings worden gepubliceerd op het publicatiebord en worden uitgereikt aan de equipes, tenzij dit door omstandigheden onmogelijk is.

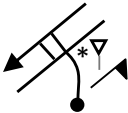
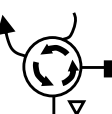
Aan de start en gedurende de rally dient één van de leden van de equipe te tekenen voor de ontvangst van: briefings, bulletins, opdrachten, routeopdrachten, routeboeken en controlekaarten.

Dit reglement kan tot 1 februari 2016 op de site aangepast worden. Na deze datum worden de wijzigingen door middel van een bulletin bekend gemaakt.

1. Bol-pijlsysteem met afstanden

- 1.1 Aan de hand van getekende situatieschetsen en met inachtnaam van onderstaande bepalingen dient een route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl.
- 1.2 Situaties zijn als volgt aangegeven:
 - kolom 1: situatienummer
 - kolom 2: de totale afstand van voorgaande TC
 - kolom 3: de afstand tussen twee opeenvolgende bol-pijl situaties
 - kolom 4: de getekende situaties
 - kolom 5: extra ondersteunende informatie (zie de legenda in Tulp-infoboek)
 - kolom 6: de resterende afstand tot de volgende TC.
- 1.3 Het meetpunt kan in de tekening zijn aangegeven met een sterretje (*).
- 1.4 Indien de afstand tussen twee opeenvolgende bol-pijl situaties kleiner is dan 100 mtr., dan wordt dit extra aangegeven d.m.v. een verticale pijl in de 3^e kolom, dus snel lezen.
- 1.5 De situaties zijn gestileerd weergegeven. Dit betekent dat het meer of minder schuin en / of bochtend lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn.
- 1.6 Verharde wegen worden aangegeven met een ononderbroken lijn.
- 1.7 Onverharde wegen worden aangegeven met een onderbroken lijn.
- 1.8 In de situatieschetsen zijn alle wegen die op de situatie uitkomen getekend. Doodlopende wegen en wegen die niet bereden mogen worden hoeven niet in de schets te zijn opgenomen. Is dat wel het geval, dan is zo'n weg in de situatieschets voorzien van een blokkeringsymbool (blokje).
- 1.9 Zolang de volgende situatieschets nog niet is bereikt dient men zoveel mogelijk de doorgaande route te kiezen.

Voorbeeld:

Etappe /leg: 1			TC 1-01 Évian - TC 1-02 Bonnavaz		expert	
Traject /stage: 1			Afstand km's	61,40		
			distance miles	38,152		
DISTANCE			DIRECTION		INFORMATION	total distance remaining
	total km/mile	inter km/mile				
	0,00	0,00			TC 1	61,40
1	0,000	0,000				38,152
	0,44	0,44			Richting /Direction: Thonon N5	60,96
2	0,273	0,273				37,879
	1,29	0,85			Richting /Direction: Publier D11	60,11
3	0,802	0,528				37,351
	2,85	1,56			Gros Bissinge	58,55
4	1,771	0,969				36,381

2. Bol-pijlsysteem zonder afstanden

- 2.1 Bol-pijl traject conform bovenstaande beschrijving, waarbij geen afstanden staan aangegeven.
- 2.2 De equipe dient de opdracht uit te voeren op de eerstvolgende wegsituatie die voldoet aan de bol-pijl opdracht.
- 2.3 De afstand tussen twee opeenvolgende opdrachten kan maximaal 2,5 kilometer bedragen.

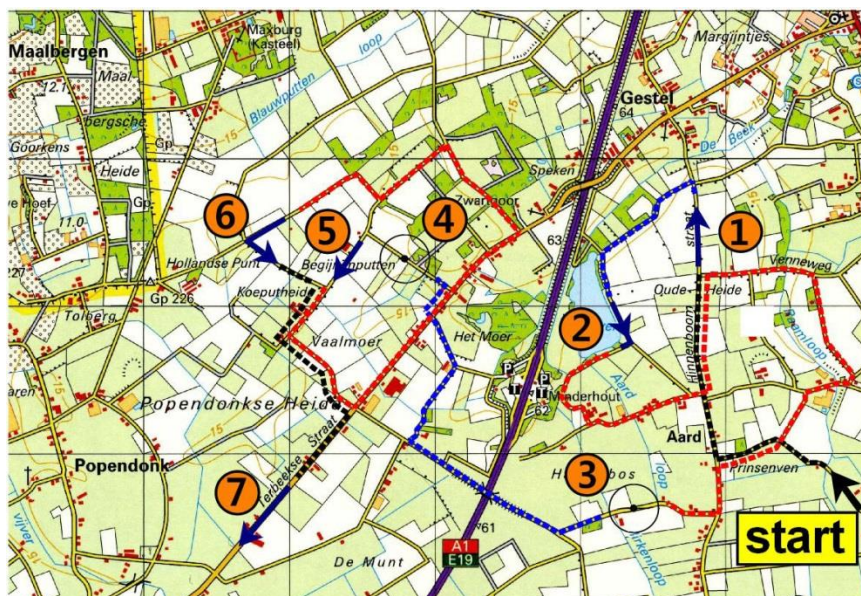
1. Algemeen

- 1.1 Er mag alleen gebruik worden gemaakt van op de verstrekte kaartfragmenten voorkomende wegen (zie legenda Tulp Infoboek).
- 1.2 Voor alle kaartfragmenten geldt dat uitsluitend wegen mogen worden bereden, die voorzien zijn van 2 bermlijnen (waarvan 1 lijn al dan niet onderbroken). Van tunnels (zie legenda) mag gewoon gebruik gemaakt worden.
- 1.3 Wegen mogen meerdere malen in de route worden opgenomen. Echter, als een weg eenmaal in de route opgenomen is, dan mag die weg in hetzelfde traject niet in tegengestelde richting in de route worden opgenomen, tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven.
- 1.4 Samenkomsten van wegen mogen meerdere keren in de route worden opgenomen, ongeacht de richting.
- 1.5 Binnen een op het kaartfragment aangegeven cirkel mag van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt, om de voorgenomen route zoveel mogelijk te kunnen volgen. Binnen deze cirkels zijn GEEN routecontroles opgesteld.
- 1.6 Doorgaande bermlijnen onderbreken een wegaansluiting NIET. Bij kaarten met schaal 1:100.000 zijn ongelijkvloerse kruisingen vaak niet herkenbaar aan een viaductteken, maar aan doorlopende bermlijnen van de bovenste weg. In dergelijke gevallen worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben. Dus ook bij de routeconstructie niet afslaan op deze kruisingen.
- 1.7 Indien een kaartweg overgaat in een nieuwe, niet op de kaart voorkomende weg, dan mag van de nieuwe weg gebruik worden gemaakt, als de oude kaartweg niet meer te berijden of te bereiken is of niet meer aanwezig is.
- 1.8 Rotondes mogen altijd worden gebruikt, ongeacht of ze als zodanig op de kaart staan of niet.
- 1.9 Weggedeelten voorzien van een blokkeringskruis mogen niet in de route worden opgenomen.
- 1.10 Keren op de route is niet toegestaan, tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven.
- 1.11 Kaarttekens, toeristische kaarttekens van kerken, kastelen etc. (gekleurde blokjes) en teksten onderbreken een weg niet, maar door de organisatie aangebrachte (reclame)stickers, vakken voor het noteren van routecontroles, tekstvakken, rondjes met punt/pijlnummers, tankstationaanduidingen, vlagsymbolen (bij een TC), ongenummerde pijlen (bijvoorbeeld langs de ingetekende lijn), etc. onderbreken de weg wel.
- 1.12 Indien een weg niet kan of mag worden ingereden, dan dient men via op het kaartfragment voorkomende wegen een zo kort mogelijke omweg te maken, zodanig dat zo min mogelijk van de voorgenomen route (in de voorgenomen richting) wordt gemist. De algemene en trajectbepalingen blijven hierbij van kracht.
- 1.13 Indien de omweg ook niet kan of mag worden gereden, dan vervalt deze en dient men volgens bovenstaand principe een nieuwe omweg te maken.
- 1.14 Het verkeersbord "doodlopende weg" sluit een weg niet af. Deze weg mag in de route worden opgenomen.
- 1.15 Wegen voorzien van een bord aanduidende "bestemmingsverkeer" mogen niet bereden worden.
- 1.16 Indien in de routeopdracht van het traject staat aangegeven dat een overgangspunt (een punt met een letter erbij) in de route moet worden opgenomen, dan dient de equipe dit punt in de route op te nemen, conform de regels geldend voor het betreffende kaartleessysteem.

2. Pijlen en Punten

- 2.1 In het routeboek zijn kaartfragmenten opgenomen, waarop een aantal genummerde pijlen en/of punten is aangebracht.
- 2.2 De pijlen en punten dienen in nummervolgorde via op de kaart staande wegen in de route te worden opgenomen.
- 2.3 Op weg naar een pijl, punt of TC, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
- 2.4 Pijlen en punten mogen alleen in de route worden opgenomen op het moment dat ze reglementair aan de beurt zijn. In alle andere gevallen blokkeren ze de eronder liggende weg(en).
- 2.5 Het is niet toegestaan om pijlen te raken of te kruisen.
- 2.6 De pijlen dienen in hun geheel en in de aangegeven richting in de route te worden opgenomen en mogen niet zijwaarts opgereden of verlaten worden.
- 2.7 Een pijl wordt aangegeven door een lijnstuk met een pijlteken, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk staat. De pijl wordt echter geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
- 2.8 Onder elke pijl en punt wordt geacht een weg te liggen. Als een punt naast de weg ligt, dan bestaat ter plaatse de mogelijkheid om de route 'onder het punt' te rijden.

Voorbeeld:



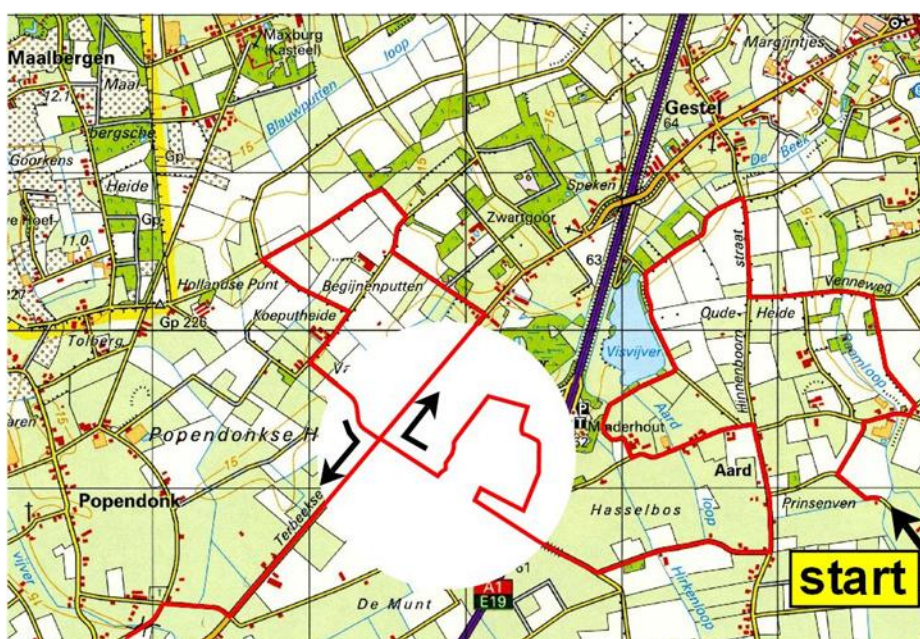
Toelichting

<u>Start naar pijl 1:</u>	Kortste route naar pijl 1. Zie zwarte route.	<u>Punt 3 naar punt 4:</u>	Kortste route, blauwe route.
<u>Pijl 1 naar pijl 2:</u>	Kortste route. Zie blauwe route.	<u>Punt 4 naar pijl 5:</u>	Kortste route.
<u>Pijl 2:</u>	Punt van pijl 2 helemaal afrijden	<u>Pijl 5 naar pijl 6:</u>	Kortste route, maar niet nogmaals over punt 4. Zie rode route.
<u>Pijl 2 naar punt 3:</u>	Kortste route, maar eerder gereden route niet tegengesteld. Dus lus bij Aard linksom. Zie rode route.	<u>Pijl 6 naar pijl 7:</u>	Kortste route. Zie zwarte route

3. Ingetekende lijn

- 3.1 In het routeboek zijn kaartfragmenten opgenomen, waarop een lijn is ingetekend.
- 3.2 De wegen waarop de lijn is getekend dienen zo nauwkeurig mogelijk te worden gereden. Ter verduidelijking kan de rijrichting naast de lijn worden aangegeven.
- 3.3 De start/finish van een traject hoeft niet samen te vallen met het begin/eind van de Ingetekende lijn. In de trajectinstructie staat aangegeven hoe te handelen (bijvoorbeeld "Rijd de kortste route naar het begin van de Ingetekende lijn, volg de lijn vervolgens zo nauwkeurig mogelijk tot het eind ervan op dit kaartfragment.").

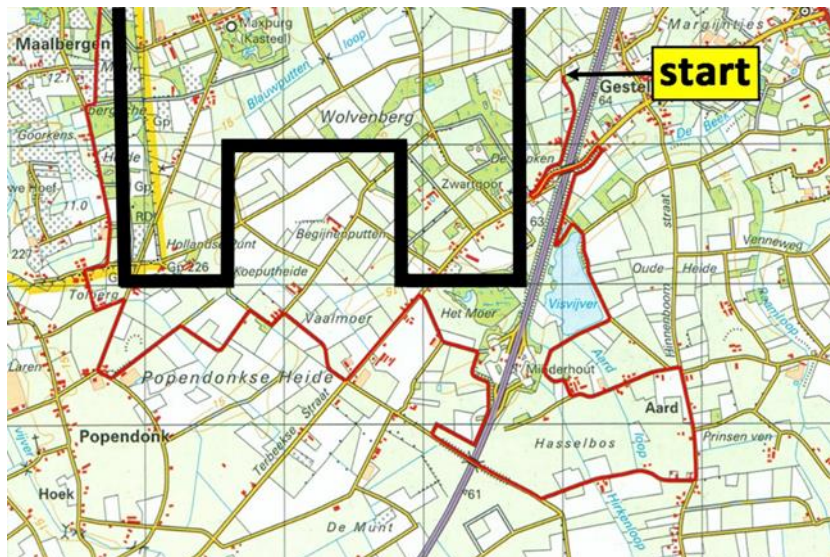
Voorbeeld:



4. Grensbenadering (expertklasse)

- 4.1 Bij grensbenadering dient een route te worden geconstrueerd, waarbij de grens (zwarte lijn op het kaartfragment) zo dicht mogelijk wordt benaderd, maar niet wordt overschreden.
- 4.2 De grenslijn mag worden geraakt (licht is rijden), maar nimmer worden overschreden.
- 4.3 De oppervlakte tussen de route en de grens dient zo klein mogelijk te blijven.
- 4.4 Wegen (of weggedeelten) mogen slechts eenmaal in één richting worden bereden.
- 4.5 Het op een weg/weggedeelte louter heen en weer rijden wordt niet als oppervlakte verkleinend beschouwd.

Voorbeeld:



5. Ingetekende lijn met barricades (expertklasse)

- 5.1 De ingetekende lijn dient zo nauwkeurig mogelijk van het begin tot het eind bereden te worden in voorwaartse richting. De ingetekende lijn tegengesteld rijden is niet toegestaan.
- 5.2 Genummerde dwarsstreepjes zijn barricades. Het is niet toegestaan om het weggedeelte, dat voorzien is van een barricade, te berijden.
- 5.3 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.
- 5.4 U dient derhalve op de laatste samenkost van kaartwegen voor de barricade de ingetekende lijn te verlaten en u dient de ingetekende lijn op de eerste samenkost van kaartwegen na de barricade in voorwaartse richting te gaan berijden.
- 5.5 Wegen mogen meerdere malen, doch slechts in één richting in de omweg worden opgenomen.
- 5.6 Samenkosten van wegen mogen meerdere malen worden opgenomen.
- 5.7 U mag nooit door een barricade heen rijden, ook niet tijdens de omweg om een andere barricade.
- 5.8 Met inachtneming van het bovenstaande dient de omweg zo kort mogelijk te zijn.

Voorbeeld:

