

TULPENRALLYE

8-14 May 2022

68th

Reglement



Voorlopig 14-11-2021

Inhoudsopgave

1. OMSCHRIJVING RALLY **3**

2. ORGANISATIE **3**

2.1 - Bestuur Stichting Tulpenrallye	3
2.2 - Organisatiecomité	3
2.3 - Officials	3
2.4 - Rally Office (Head Quarters)	3
2.5 - Pers & Public Relations	3

3. PROGRAMMA EN LOCATIES **4**

4. INSCHRIJVING **5**

4.1 - Inschrijvingsprocedure	5
4.2 - Wijzigen inschrijving	6
4.3 - Klassen	6
4.4 - Inschrijving teams	7
4.5 - Inschrijfgelden	7
4.6 - Betaling inschrijfgelden	7
4.7 - Annulering inschrijving	7

5. DCC - AANSPRAKELIJKHEID - VERZEKERING **8**

5.1 - Gebruik DCC	8
5.2 - Aansprakelijkheid	8
5.3 - Verzekering	8

6. AUTO **9**

6.1 - Toe te laten auto's	9
6.2 - Verplichte voorzieningen in de auto	9
6.3 - Meetapparatuur in de auto	9
6.4 - Communicatieapparatuur	9
6.5 - Uitlaatgeluid	10
6.6 - Extra brandstof	10
6.7 - Reclame	10
6.8 - Extra vermeldingen	10
6.9 - Wedstrijdnummers	10

7. CONFORMITEITSCONTROLE **11**

7.1 - Conformiteit van de auto (verplicht)	11
7.2 - Documentencontrole	11
7.3 - Conformiteitscontroles	12

8. VERLOOP VAN HET EVENEMENT **12**

8.1 - Route	12
8.2 - Routeboeken	12
8.3 - Tulp-infoboek	12
8.4 - Kaartmateriaal	13
8.5 - Uitleg routeconstructies	13
8.6 - Dwangpijlen	13
8.7 - Wegafsluiting	13
8.8 - Trip check	13
8.9 - Gedrag	13
8.10 - Telefonie	14
8.11 - Judges of fact	14
8.12 - Milieu	14
8.13 - Quiet zone	14
8.14 - Startprocedure	14
8.15 - Onderbreken	15

8.16 - Hervatten	15
8.17 - Uitvallen	15
8.18 - Tanken	15
8.19 - Bestraffing	15
8.20 - Verlichting	15

9. ROUTECONTROLES - TIJDCONTROLES **15**

9.1 - Algemeen	15
9.2 - Onbemande routecontroles	15
9.3 - Bemande routecontroles	16
9.4 - Tijdcontroles	16
9.5 - Controlekaarten	16
9.6 - Ideale meldingstijd bij tijdcontroles	17
9.7 - Tijdstraffen	20

10. REGELMATIGHEIDSPROEF **21**

10.1 - Procedure	21
10.2 - Start / Finish	21
10.3 - Geheime tijdcontrole (GTC)	21

11. TEST **22**

11.1 - Procedure	22
11.2 - Start / Finish	22

12. REPARATIES-BREAKDOWN EN ASSISTENTIE

AUTO'S **22**

12.1 - Reparaties	22
12.2 - Breakdown	22
12.3 - Assistentieauto's ("299", "399" en "499")	22

13. WINNAARS - PRIJSUITREIKING **22**

13.1 - Klassementen	22
13.2 - Winnaar 68 ^e Tulpenrallye	22
13.3 - Dagwinnaars	22
13.4 - Winnaars teams	22
13.5 - Winnaar Kees Stoel International Trophy	23
13.6 - Winnaar Coupe Vintage	23
13.7 - Ex aequo	23
13.8 - Prijsuitreiking	23
13.9 - Prijzen	23

14. VRAGEN **25**

14.1 - Vragen	25
---------------	----

15. INTERPRETATIE EN AANPASSINGEN **25**

15.1 - Interpretatie	25
15.2 - Aanpassingen	25

BIJLAGE 1 BOL-PIJL SYSTEEM **26**

1. Bol-pijl systeem met afstanden	26
2. Bol-pijl systeem zonder afstanden	26

BIJLAGE 2 KAARTLEESINSTRUCTIES **26**

1. Algemeen	27
2. Pijlen en Punten	28
3. Ingetekende lijn	29
4. Grensbenadering	29
5. Ingetekende lijn met barricades	30
6. Punten vrije route	30

1. OMSCHRIJVING RALLY

De “Stichting Tulpenrallye” licentienummer: 18-0451; organiseert van 8 tot en met 14 mei 2022 een internationale regelmatigheidsrally, de 68^e Tulpenrallye. 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 (FFSA, LOF, BEHVA, DMSB en KNAF). Daarnaast volgens dit bijzonder reglement, het inschrijfformulier, briefings en bulletins. De rally omvat diverse kaartleessystemen, bol-pijl systeem, tests en regelmatigheidsproeven. Het eindklassement wordt bepaald door het correct aandoen van route- en tijdcontroles en de resultaten van tests en regelmatigheidsproeven. De Tulpenrallye telt mee voor het Nederlands Historisch Rally Kampioenschap voor alle onder artikel 4.3 vermelde klassen.

Goedgekeurd door KNAF op:

Permit nummer:

2. ORGANISATIE

2.1 - Bestuur Stichting Tulpenrallye

Frank Pauli:	Voorzitter
Abe van den Brink:	Penningmeester

2.2 - Organisatiecomité

Frank Pauli	Voorzitter
Willem van Leeuwen (50997)	Wedstrijdleider
Marion Woud (40610)	Assistent wedstrijdleider / Wedstrijdsecretaris / Rally Office
Jan Berkhof	Routechef
Erwin Berkhof	Routechef
Kees van Loon	Partner- en Sponsorships / Media / Communicatie
Ton den Uyl	Marshals / Logistiek
Frans van der Vliet	Rekencentrum

2.3 - Officials

24-uurs auto I:	Laurens van Zinnicq Bergman / Floris van Zinnicq Bergman
24-uurs auto II:	Henk Ledderhof / Go Wammes
Assistent Routechefs:	Hanny Berkhof / Carina van Westen
Vergunningen:	Kees van Hattum
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
Mediateam:	Joost Snel / Werner Budding
Technische keuring:	Hans Appel / Sjaak Campfens / Hans Spaan / Marlies du Toy van Hees/ Pieter Dijkshoorn / Henk Ledderhof / René Klement

2.4 - Rally Office (Head Quarters)

Marion Woud ☎ + 31 (0) 6 41291219 ✉ rallyoffice@tulpenrallye.nl
Adres: Zandvoorteweg 4 - 2111 GV Aerdenhout - NL
Tijdens de rally bevindt het Rally Office zich op start- en finishlocaties.

2.5 - Pers & Public Relations

Kees van Loon ☎ + 31 (0) 6 20361785 ✉ keesvanloon@tulpenrallye.nl

3. PROGRAMMA EN LOCATIES

Datum	Tijdstip	Programma	Locatie HQ en publicatiebord
14-11-2021	10:00 uur	Opening inschrijving, publicatie voorl. reglement	www.tulpenrallye.nl
28-11-2021	20:00 uur	Sluiting inschrijving (onder voorbehoud)	www.tulpenrallye.nl
11-12-2021	20:00 uur	Bekendmaking deelnemerslijst	www.tulpenrallye.nl
2-3-2022	20:00 uur	Publicatie definitief reglement	www.tulpenrallye.nl
16-3-2022	+/- 18:00 uur	Digitale verzending acceptatiebrieven	www.tulpenrallye.nl
16-4-2022	13:30 - 17:00 uur	VERPLICHTE conformiteitscontrole voor in Nederland woonachtige deelnemers	Autotron Graafsebaan 133 5248NL Rosmalen info@autotron.nl Tel: +31 73 629 39 11
8-05-2022 Zondag	12:00 - 15:00 hrs.	(Optioneel) Start 'oefenroute'. Totale duur 2,5 - 3 uur.	Kempinski Hotel, Frankfurt Gravenbruch Graf-zu-Ysenburg-und-Büdingen-Platz 1, 63263 Neu-Isenburg, Duitsland www.kempinski.com Tel: +49 69 389880
	14:00 - 17:00 uur	Conformiteitscontrole buitenlandse deelnemers	
	15:00 - 17:00 uur	Documentencontrole buitenlandse deelnemers	
	17:00 - 17:45 uur	Instructie voor buitenlandse deelnemers	
	17:00 - 18:00 uur	Alle deelnemers melden bij Rally Office	
	18:00 - 19:30 uur	Borrel	
	19:00 uur	Publicatie startlijst van maandag 9 mei	
9-05-2022 Maandag	7:01 uur	Start 1 ^e equipe etappe 1	Kempinski Hotel, Frankfurt
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 1	Radisson Blu Hotel, Karlsruhe Am Hardtwald 10 76275 Ettlingen, Duitsland www.radissonhotels.com Tel: +49 7243 3800
10-05-2022 Dinsdag	7:01 uur	Start 1 ^e equipe etappe 2	Radisson Blu Hotel, Karlsruhe
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 2	Hotel L'Europe, Horbourg-Wihr 15 Route de Neuf-Brisach F-68180 Horbourg-Wihr, Frankrijk www.hotel-europe-colmar.com Tel: + 33 3 89 20 54 00
11-05-2022 Woensdag	7:01 uur	Start 1 ^e equipe etappe 3	Hotel L'Europe, Horbourg-Wihr
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 3 (sporting/touring/Veterans)	Hotel L'Europe, Horbourg-Wihr 15 Route de Neuf-Brisach F-68180 Horbourg-Wihr, Frankrijk www.hotel-europe-colmar.com Tel: + 33 3 89 20 54 00
	v.a. 22:30 uur	Finish etappe 3 (expert)	
12-05-2022 Donderdag	7:01 uur	Start 1 ^e equipe etappe 4	Hotel L'Europe, Horbourg-Wihr
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 4	Hotel Nancy
13-05-2022 Vrijdag	7:01 uur	Start 1 ^e equipe etappe 5	Hotel Nancy
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 5	Parc-Hotel Alvisse 120 Route d'Echternach LU-1453 Luxembourg, Luxembourg www.alvisse-parc.lu Tel: +352 43 56 43 81 18
14-05-2022 Zaterdag	7:01uur	Start 1 ^e equipe etappe 6	Parc-Hotel Alvisse, Luxembourg
	v.a. 15:00 uur	Finish Tulpenrallye 2022	Château St. Gerlach Joseph Corneli Allee 1, 6301 KK Valkenburg, Nederland www.oostwegelcollection.nl Tel: +31 43 608 8888
	18:00 uur	Publicatie eindklassementen	
	18:30 uur	Einde protesttermijn / Eindklassement definitief	
	19:00 - 24:00 uur	Feestelijk diner en prijsuitreiking dresscode: Summer chique	

4. INSCHRIJVING

4.1 - Inschrijvingsprocedure

Inschrijven voor de 68e Tulpenrallye is uitsluitend mogelijk op invitatie. Equipes (bestuurder en navigator) kunnen inschrijven via de website www.tulpenrallye.nl.

De inschrijving is ten minste geopend van 14 november 2021 10:00 uur tot en met 21 november 2021 20:00 uur (de initiële inschrijving). Alleen equipes die een volledig inschrijfformulier (incl. foto's) hebben ingevuld en het voorinschrijfgeld hebben betaald uiterlijk op 28 november 2021 20:00 uur, kunnen worden geaccepteerd binnen de initiële inschrijving periode.

Het maximum aantal equipes is vastgesteld op 200. Indien het aantal inschrijvingen op 21 november 2021 20:00 uur groter is dan het aantal beschikbare plaatsen zal de volgende procedure worden toegepast:

1. Equipes die aanspraak kunnen maken op een gegarandeerde startplaats

- Equipes waarvan één van de leden van de equipe in het verleden de 'Coupe Rallye des Tulipes' heeft gewonnen, krijgen in ieder geval een startplaats.
- Equipes waarvan één van de leden van de equipe in 2021 de Expert, Sporting, Touring of Vintage klasse heeft gewonnen, krijgen in ieder geval een startplaats.
- Equipes waarvan één van de leden van de equipe in 20 of meer edities van de Tulpenrallye is gefinisht (in de uitslag is opgenomen), krijgen in ieder geval een startplaats.
- Elke Partner en Sponsor van de 68^e Tulpenrallye heeft recht op één startplaats.

Equipes die voor deze regeling in aanmerking komen kunnen hierop aanspraak maken tot 21 november 2021 20:00 uur (incl. het invullen van het inschrijfformulier en het betalen van het voorinschrijfgeld) en dienen een mail te sturen naar het Rally Office (rallyoffice@tulpenrallye.nl) waarin zij bevestigen dat zij van deze regeling gebruik willen maken.

Indien een equipe op deze wijze wordt geaccepteerd op de deelnemerslijst, dan heeft deze equipe niet de mogelijkheid om op basis van artikel 4.2 de samenstelling van de equipe te wijzigen en de bestuurder of navigator die aan de bovenstaande criteria voldoet te vervangen door een andere persoon. In dat geval vervalt de inschrijving van deze equipe en is artikel 4.7 annulering inschrijving van toepassing.

2. Alle overige equipes

Indien het aantal complete aanmeldingen op 21 november 2021 om 20:00 uur groter is dan het maximum aantal toe te laten equipes minus het aantal equipes dat is geaccepteerd op basis van de gegarandeerde startplaats zoals hierboven beschreven, zal op basis van loting worden bepaald welke equipes verder zullen worden geaccepteerd op de startlijst. Elke equipe doet in de loting mee op basis van één lot.

Hierbij gelden tevens de volgende bepalingen:

- Voor elke klasse zal vooraf door de organisatie een minimum aantal equipes per klasse worden bepaald. Dit is belangrijk gezien de voorbereidingen voor een aparte klasse en verder is een goede verdeling van de equipes over de klassen belangrijk voor de logistieke planning van de Tulpenrallye.
- De organisatie reserveert vooraf een aantal startplaatsen voor equipes die bestaan uit een bestuurder en een navigator die nog niet eerder aan de Tulpenrallye hebben deelgenomen. De organisatie vindt het belangrijk dat ieder jaar een aantal nieuwe equipes de kans krijgt om aan de Tulpenrallye deel te nemen.
- Voor equipes die bestaan uit een bestuurder en een navigator met een niet-Nederlandse nationaliteit zal vooraf door de organisatie een minimum aantal equipes worden bepaald. De organisatie vindt dit belangrijk gezien het internationale karakter van de Tulpenrallye.

Samenvattend:

	Expert	Sporting	Touring	Vintage	Nieuw	Niet-NL
Min. # Equipes	35	45	45	10	20	20

Indien in één of meer van deze groepen dit minimum aantal niet wordt bereikt voor 21 november 2021 20:00 uur, dan wordt voor deze groep niet geloot. Het restant van het aantal startplaatsen binnen deze groep wordt dan toegevoegd aan de andere groepen. Indien in één of meer van deze groepen het minimum aantal wordt overschreden en het totaal aantal aanmeldingen groter is dan 200, dan zal een loting plaatsvinden op basis waarvan wordt bepaald welke equipes worden geaccepteerd op de voorlopige startlijst.

Indien een equipe binnen één van de hierboven beschreven groepen wordt geaccepteerd op de deelnemerslijst, dan heeft deze equipe de mogelijkheid om op basis van artikel 4.2 de samenstelling van de equipe te wijzigen en de bestuurder of navigator die aan de bovenstaande criteria voldoet te vervangen door een andere persoon, maar alleen wanneer de equipe na die wijziging ook nog voldoet aan de criteria van deze groep. Indien dat niet het geval is, dan vervalt de inschrijving van deze equipe en is artikel 4.7 annulering inschrijving van toepassing.

De bekendmaking van de voorlopige deelnemerslijst gebeurt via de website uiterlijk op 11 december 2021 20:00 uur. Over de uitkomst van de loting kan niet worden gecommuniceerd met de organisatie.

Voor equipes die niet op de deelnemerslijst kunnen worden geplaatst zal de organisatie een wachtlijst per klasse aanleggen. Zodra er een plaats vrijkomt op de deelnemerslijst, wordt deze plaats aangeboden aan de eerstvolgende equipe op de wachtlijst van de betreffende klasse. Per 1 maart 2022 vervalt de wachtlijst en worden de betreffende equipes hierover geïnformeerd.

Indien het maximum aantal inschrijvingen op 28 november 2021 om 20:00 uur nog niet is bereikt, dan zal de inschrijving daarna geopend blijven, tot uiterlijk 1 maart 2022 of tot de dag waarop het maximum aantal inschrijvingen is bereikt.

De organisatie behoudt zich het recht voor om een inschrijving te weigeren. 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.

Bij inschrijving dient elke equipe tevens de volgende informatie aan te leveren:

- 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.

Tevens dienen zowel bestuurder als navigator bij inschrijving akkoord te gaan, met de privacy verklaring welke op de website is gepubliceerd.

De acceptatiebrief wordt op woensdag 16 maart 2022 via e-mail verzonden, nadat de equipe aan alle inschrijfvoorwaarden heeft voldaan.

4.2 - Wijzigen inschrijving

De opgegeven auto mag na het sluiten van de inschrijftermijn worden vervangen door een andere auto tot uiterlijk zondag 8 mei 2022, 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 - Veterans) mogelijk tot uiterlijk zondag 8 mei 2022, 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. Het is niet toegestaan een lid van de equipe tijdens de rally te wisselen voor een nieuw lid.

4.3 – Klassen

Expert:	Voor zeer ervaren deelnemers. Verplicht voor navigatoren die: 1. zijn gefinisht in de Expertklasse top-3 van de Tulpenrallye in 2018, 2019 of 2021. 2. zijn gefinisht in de Sportklasse top-3 van de Tulpenrallye in 2018, 2019 of 2021. De Expertklasse rijdt ook een avondetappe.
Sporting:	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 2018, 2019 of 2021.
Touring:	Voor degenen met weinig of geen rallyervaring, of zij die voor het eerst aan een meerdaagse rally deelnemen.
Veterans:	Deze klasse rijdt routes met een rustiger tijdschema en routes die o.a. geschikt zijn voor Vintage auto's.

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 (alleen voor Expert, Sporting en Touring)

Een equipe kan inschrijven in meerdere teams. 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 zondag 8 mei 2022, tot 17:00 uur.

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

4.5 - Inschrijfgelden

Reguliere inschrijving

Het inschrijfgeld bedraagt € 2.975 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 14 januari 2022 van het opgegeven bankrekeningnummer worden afgeschreven. Als de incasso door de bank wordt geweigerd, dan heeft de equipe nog 1 week de tijd om het restant van het inschrijfgeld te betalen. Als dit niet gebeurt, dan vervalt de inschrijving.

Bij het inschrijfgeld zijn inbegrepen, de rallybescheiden als genoemd onder artikel 7.2, 6 diners voor 2 personen (inclusief diner op zondag 8 mei 2022 en het feestelijke diner met prijsuitreiking op zaterdag 14 mei 2022), 6 lunches voor 2 personen, 2 KNAF 'rally-passen', de routeboeken en alle andere wedstrijdmaterialen.

Zakelijke inschrijving

Bij een zakelijke inschrijving wordt de equipe lid van de Tulpenrallye business club. Het inschrijfgeld met een permanent roterende full colour advertentie (formaat – liggend) op de website bedraagt € 3.575 (excl btw). Hiervoor wordt omstreeks de eerste week van januari 2022 een factuur verzonden, welke uiterlijk 30 dagen na ontvangst 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 Tulpenrallye te Bosch en Duin. 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 door een equipe 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 andere equipe kan worden overgenomen, wordt het betaalde inschrijfgeld teruggestort met aftrek van € 100 administratiekosten. Indien er geen andere equipe de inschrijving kan overnemen dan geldt het volgende:

- Wanneer de rally wordt afgelast wordt minimaal 20% van het inschrijfgeld terugbetaald.
- Bij weigering van de equipe door de organisatie wordt het al ontvangen inschrijfgeld terugbetaald.
- Bij annulering door een reguliere equipe voor 1-3-2022 is totaal 350 euro verschuldigd.
- Bij annulering door een reguliere equipe tussen 1-3-2022 en 16-4-2022 is totaal 1.700 euro verschuldigd.
- Bij annulering door een zakelijke equipe zijn de genoemde bedragen 600 euro hoger dan bij regulier.
- Bij annulering door een equipe na 16-4-2022 is het complete inschrijfgeld verschuldigd.
- Bij annulering van een teaminschrijving voor 8-5-2022 17:00 uur, wordt het ontvangen teaminschrijfgeld terugbetaald.

5.1 Gebruik DCC

Het Organisatie comité volgt de ontwikkelingen rondom Covid-19 nauwkeurig en houdt daarbij de richtlijnen van de Nederlandse overheid aan, evenals de richtlijnen van de landen die de rally aan doet. Het is op dit moment vereist bij een evenement aan te tonen dat deelname veilig is. Het comité heeft besloten gebruik te maken van het Digital Covid Certificate (DCC), waarmee getoetst wordt of een deelnemer aan de veiligheidseisen voldoet. Voorafgaand aan de start, almede gedurende de rally en eventueel op verzoek dienen deelnemers mee te werken aan het tonen van hun DCC. Alle richtlijnen worden gepubliceerd in het Corona Protocol op de website.

5.2 Aansprakelijkheid

De organisator wijst elke verantwoordelijkheid af bij enig incident of ongeval dat, gedurende de rally, door en/of aan de equipes 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.

Equipes 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 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 68^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 Motorvoertuigen (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 Tulpenrallye), 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 Tulpenrallye), organisatiecomité, sponsors, officials en medewerkers van het evenement aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid als gevolg van rellen, vandalisme, natuurgeweld, enz.

De FIA, leden van de FIA, de promotor, organisator (Stichting Tulpenrallye), 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 Tulpenrallye), 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.”

5.3 - 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: Europa (Nederland, Duitsland, België, Luxemburg en Frankrijk).

Bij het inschrijfgeld is de secundaire verzekeringspremie, welke eveneens ter dekking is van de wettelijke aansprakelijkheid van de organisator, haar medewerkers, officials en marshals, inbegrepen. 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.
- Hoogte van de verzekerde bedragen per gebeurtenis:
 - 7.500.000 euro als maximum per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging en/of letsel.
 - 7.500.000 euro als maximum per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging van het milieu.
 - 15.000.000 euro als maximum per jaar.

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 (minimaal 2 kg), deze dient deugdelijk te zijn bevestigd.
- Gevarendriehoek.
- Sleepkabel.
- Vloeistofdicht zeil of pvc-folie (minimaal 2 x 4 m), 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 strafpunten, 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 (o.m. Garmin en Tom Tom) is niet toegestaan. Deze apparatuur mag zich alleen uitgeschakeld in de kofferruimte (of vergelijkbaar) bevinden.
- Het gebruik van de Brantz Electronic Speedtable (zogenaamde Foeveldoosje), of vergelijkbare apparaten, 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 zal deelname worden geweigerd. Tijdens de rally zal aanwezigheid van een uitgeschakeld apparaat in het compartiment worden bestraft met 250 strafpunten per constatering. Bij aanwezigheid van een apparaat in werking wordt een straf opgelegd van 500 strafpunten per constatering.

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, volgen straffen zoals vermeld in artikel 8.10.

6.5 - Uitlaatgeluid

Het uitlaatgeluid van de auto mag gedurende de rally de norm van 95 dB (A) niet overschrijden. Tijdens een conformiteitscontrole voor de start worden de auto's hierop gecontroleerd. Voor auto's met een elektrische ontsteking wordt dit gemeten bij een toerental van 3.500 omw./min.

De meting vindt plaats met:

- Stilstaand voertuig in de open lucht.
- Auto dient op bedrijfstemperatuur te zijn.
- Circa 20 cm boven het wegdek.
- De microfoon bevindt zich op een afstand van 50 cm van de uitlaatmonding en onder een hoek tussen de 35 en 55 graden.

Indien de auto niet voldoet aan deze de norm, 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, dit geldt eveneens voor zakelijke inschrijvers. 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 strafpunten, 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. Deelnemers die het goede doel willen ondersteunen mogen 2 stickers met logo van de donateur en 1 sticker van het goede doel, die alle 3 door de organisatie worden aangeleverd, aanbrengen.

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 voorzijde. 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 bovenzijde. 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 strafpunten, 3^e overtreding: uitsluiting.

7. CONFORMITEITSCONTROLE

7.1 - Conformiteit van de auto (verplicht)

Voor alle in Nederland woonachtige deelnemers wordt op 16 april 2022 een verplichte conformiteitcontrole van de auto gehouden bij het Autotron in Rosmalen.

Gecontroleerd wordt tenminste op (en de aanwezigheid van):

Bouwjaar, merk en model van de auto.	Kentekenplaten.	Gevarendriehoek.
Reclamevoorschriften.	Verlichting.	Folie of zeil (2 bij 4 meter).
Brandblusser (min. 2 kg.) + bevestiging.	Uitlaatgeluid (max. 95 dB (A) gemeten bij 3.500 omw./min.).	Reglementair toegestane meetapparatuur.
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 8 mei 2022 van 14:00 - 17:00 uur. De locatie wordt in de acceptatiebrief bekend gemaakt.

7.2 - Documentencontrole

Voor de in Nederland woonachtige deelnemers wordt op 16 april 2022 een verplichte documentencontrole gehouden bij het Autotron in Rosmalen. Alleen voor de in het buitenland wonende deelnemers wordt de documentencontrole gehouden op zondag 8 mei 2022 van 15:00 - 17:00 uur, Kempinski Hotel Frankfurt Gravenbruch. Zie ook de plattegrond bij de digitaal verzonden acceptatiebrief.

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.	Kleding.
2 Rallyschilden + 2 rallyschildstickers.	1 Tulpenrallye kaartleeslatje.
2 Tulpenrallye plaquettes.	1 Start/raamnummer.

2 Jaarplaatjes 2022 (+ badge voor nieuwe deelnemers).	2 Boekjes met consumptiebonnen.
2 Naambadges + key-cord voor lunches en diners.	2 Coupons voor het diner op zaterdag 14 mei 2022.
2 KNAF 'rally-passen', incl. persoonlijke ongevallenverzekering, t.w.v. € 25 pp*.	

*) Voor deelnemers die bij de documenten controle op een voor het jaar 2022 geldige KNAF rally- of historische rally licentie kunnen overleggen, geldt een restitutie van € 25 per persoon. Dit geldt ook voor buitenlandse deelnemers die over een geldige EU rally- of Historische rally licentie beschikken.

Toegang tot de lunches en diners is uitsluitend op vertoon van de naambadge. Extra diner coupons (voor de prijsuitreiking op zaterdag 14 mei in Château St. Gerlach (Valkenburg) kosten € 115 en zijn uitsluitend verkrijgbaar bij de documentencontrole tegen contante betaling. Dinercoupons kunnen niet worden verzilverd.

Alle deelnemers dienen zich op zondag 8 mei 2022, tussen 17:00 en 18:00 uur, te hebben gemeld bij het Rally Office, Kempinski Hotel Frankfurt Gravenbruch. Zie ook de plattegrond bij de digitaal verzonden acceptatiebrief.

7.3 - 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 circa 2.650 km, de Sporting circa 2.450 km, de Touring circa 2.350 km en de Veterans circa 2.100 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/u 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, routeopdracht of vervangende/nieuwe route wordt uitgegeven. Een vervangende/nieuwe route vervangt (een deel van) de route uit het routeboek, wanneer de oorspronkelijke route niet meer berijdbaar is. Een lid van de equipe dient een handtekening te zetten voor de ontvangst van aanvullend routemateriaal.

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 na de lunch. Het routeboek voor de avondetappe (alleen Expert) wordt ook exact op de geplande starttijd uitgegeven. Alleen het routeboek deel 1 op maandagochtend 9 mei 2022, wordt 5 minuten voor de start uitgegeven. Voor de ontvangst van een routeboek dient een lid van de equipe een handtekening te plaatsen. De equipe is zelf verantwoordelijk voor het in ontvangst nemen van het juiste routeboek.

8.3 - Tulp-infoboek

Bij de documentencontrole ontvangt u een informatieboek met kaartlegenda's, noodnummers, Judges of Fact, 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 strafpunten, 2^e overtreding: 600 strafpunten, 3^e overtreding: dag maximum strafpunten.

8.5 - Uitleg routeconstructies

De uitleg van de routeconstructies per klasse, zal aan het einde van de wedstrijddag alleen worden gepubliceerd op de Tulpenrallye App. Op verzoek kan de uitleg na afloop van de rally worden toegezonden.

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 ingereden.

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).

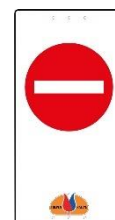


Algemeen aandachtspunt Veterans:

De route voor de Veterans klasse wijkt op sommige trajecten sterk af van de routes van de andere klassen. Het is voor de organisatie niet altijd mogelijk om de veteransroute, op de rallydag zelf, nogmaals geheel voor te rijden. Indien op deze delen een opbreking of omleiding plaats vindt, kan het zijn dat hierbij geen Tulpenpijlen zijn geplaatst. De deelnemers dienen op dat moment zelf verstandige keuzes te maken, zodat de route weer opgepakt kan worden.

8.7 - Wegafsluiting

De organisatie kan verkleinde verkeersborden, die een inrijverbod weergeven, plaatsen. Deze borden hebben dezelfde betekenis als een officieel verkeersbord en sluiten 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: tot 2.000 strafpunten. Deze overtredingen zullen worden gepubliceerd via het publicatiebord.

Gedurende de rally voert de organisatie controles uit op snelheid. Iedere equipe die de ter plaatse toegestane maximum snelheid met meer dan 10% overschrijdt wordt bestraft. Om het aantal strafpunten te berekenen wordt het aantal kilometers waarmee de toegestane snelheid wordt overschreden gekwadrateerd. Overtredingen worden bekend gemaakt via het publicatiebord.

Voorbeelden bestraffing:

maximum snelheid	gemeten snelheid	toegestaan 10%	overschrijding	strafpunten	berekening
30	40	33	7	49	(7x7)
30	50	33	17	289	(17x17)
50	60	55	5	25	(5x5)
50	70	55	15	225	(15x15)

Buitensporige snelheidsovertredingen kunnen bestraft worden volgens artikel 8.19.

8.10 - Telefontie

Deelnemers mogen tijdens de wedstrijd niet telefoneren of gebruik maken van internet, anders dan in geval van een calamiteit. Een telefoon, tablet, of andersoortige communicatieapparatuur, mag zich gedurende de wedstrijd alleen compleet uitgeschakeld in de kofferruimte (of vergelijkbaar) van de auto bevinden. Hierop zal door de organisatie worden toegezien. Constatie van een uitgeschakeld apparaat in het compartiment, wordt bestraft met 250 strafpunten per geconstateerde overtreiding. Het tijdens de wedstrijd telefoneren (al dan niet met andere deelnemers) zal worden bestraft met 500 strafpunten per geconstateerde overtreiding. Iedere 'judge of fact' kan deze bestraffing opleggen. De lunch behoort in dit kader niet tot de wedstrijd. Als uitzondering op deze regel zullen door de organisatie aangewezen Tulpenrallye artsen hun telefoon aan hebben gedurende de wedstrijd. Hun auto is voorzien van een Tulpenrallye AED-sticker.

Gedurende de gehele wedstriiddag (inclusief de lunch) mag geen enkele vorm van informatie over de wedstrijd (en via geen enkel medium) worden gecommuniceerd aan deelnemers of derden. Iedere geconstateerde overtreiding zal worden bestraft met 500 strafpunten. Iedere 'judge of fact' kan deze bestraffing opleggen. Een equipe kan vanwege zwaarwegende belangen dispensatie aanvragen voor dit artikel.

8.11 - Judges of fact

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

8.12 - Milieu

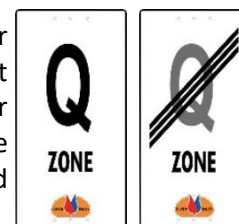
Equipes dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke nadelige effecten van het evenement op de omgeving en het milieu. Iedere auto dient een folie, met een minimale afmeting van 2 x 4 meter aan boord te hebben, dat dient als ondergrond bij reparaties onderweg, tijdens het parkeren, tijdens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

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.

8.13 - 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/u. Het einde van een 'quiet zone' wordt aangeduid met een bord 'einde quiet zone'.



8.14 – 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, op zaterdag starten er 2 equipes per 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. De starttijden zijn eveneens zichtbaar op de Tulpenrallye App. 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 strafpunten per minuut vertraging, tot een maximum van 300 strafpunten (30 minuten), waarna de equipe wordt geacht niet te zijn gestart. In dat geval ontvangt de equipe het maximum aantal strafpunten over de gemiste etappe.

8.15 - 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.

8.16 - 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.

8.17 - 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 touring routeboek beschikbaar, om de route te kunnen volgen. Deze zal na vertrek van de laatste touring deelnemer worden verstrekt. 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.

8.18 - 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.

8.19 - Bestraffing

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. Deze straffen kunnen oplopen tot en met uitsluiting.

8.20 - Verlichting

De wedstrijdleiding adviseert alle deelnemers gedurende de rally te rijden met de verlichting aan, om de zichtbaarheid op de weg en daarmee de veiligheid te vergroten. Zie artikel 6.1 voor toegestane verlichting.

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 circa 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 Attentiebord

- Bemande controles kunnen zich ook in een gebouw bevinden.
- Alle routecontroles staan rechts van de rallyroute. Alleen bij het ronden 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. Aanwijzingen op informatieborden bij de marshals zijn officieel en horen bij de route opdrachten.
- 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 (Expert/Sporting) en 60 minuten (Touring/Veterans) 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.
- Er kunnen ook foutcontroles langs foutieve routes worden geplaatst. Indien een foutcontrole wordt genoteerd, dan wordt dit bestraft met 100 strafpunten per geval.
- De Veterans klasse kan per dag ook neutrale stukken rijden, waar er geen route controles genoteerd dienen te worden. Deze neutrale stukken zullen duidelijk in het routeboek zijn vermeld.

9.2 - Onbemande routecontroles

Onbemande routecontroles worden aangeduid door middel van een oranje bord met een zwarte letter en daaronder het woord "CONTROLE". Bij het (aandoen) passeren van dergelijke controles dient men deze letter enkeltijds, 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 strafpunten.

Tevens kunnen er onbemande routecontroles als zogenoemde 'zelfstempelaars' voorkomen. Deze zijn oranje en voorzien van een afbeelding van een stempel, met daaronder het woord "CONTROLE". Hierbij dient men zelf een leesbare stempel te zetten, in het eerstvolgende vrije vakje van de routecontrolekaart. De equipe dient hiervoor zelf een goed werkend stempelkussen bij zich te hebben. Een niet leesbare stempelafdruk wordt bestraft met 100 strafpunten. Het missen van een onbemande routecontrole wordt bestraft met 100 strafpunten.

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 strafpunten.

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 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 (zie artikel 9.1). 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.

Bij Touring en Veterans zullen tijdstraffen pas 30 minuten na het overschrijden van de ideale tijd worden geregistreerd. De eerste 30 minuten kunnen Touring en Veterans deelnemers straffeloos te laat komen. Bij het aandoen van een TC 31 minuten na de ideale tijd zal dit worden geregistreerd als 1 minuut te laat. Tijd inhalen kan straffeloos, met een maximum van 10 minuten per traject. Bij overschrijding met meer dan 60 minuten, gelden de regels over bestraffing en tijd inhalen, conform artikel 9.6 van dit reglement.

De term TC IN kan worden gebruikt wanneer de equipe een rustlocatie (bijvoorbeeld een lunchlocatie) nadert. 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 strafpunten.

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 (Expert/Sporting) en 60 minuten (Touring/Veterans).

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 na iedere lunch 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.

TULPEN 2021 RALLYE		EXPERT					
LEG 1		Nr.					
TC NR.	LOCATION	COMP. USE	IDEAL TIME	DIFF.	PENALTY	MARSHALS	
TC 1-01 OUT	Saint-Vincent		07:39			SIGN	TIME
TC 1-02	Bossola		08:49				
TC 1-03	Olomosso		11:02				
TC 1-04 PIX	Olomosso		11:10				
TC 1-05 IN	Bolzano Novarese		12:18				
RC Lunch	Arona		12:34				
TC 1-06	Arona		13:34				
TC 1-07	Borghana		15:49				
TC 1-08 IN	Lurate		16:39				
RC Autodromo	Monza		17:29				
RC Cosmo Palace	Cinisello Balsamo		20:30				
alle equipes dienen zich om 20:30 gemeld te hebben in RC Cosmo Palace. Eerder melden mag.							
total penalty							
MAXIMUM REPORTING TIME TC 1-08 IN 17:01							
Reg. 1-1							
Start at TC	hrs	min	sec	sign	Test Casino		
Start at RP					Test 1-1		
GTC 1					hrs	min	sec
GTC 2					sign		
Reg. 1-2							
Start at TC	hrs	min	sec	sign	Test Monza		
Start at RP					Test 1-2		
GTC 1					hrs	min	sec
GTC 2					sign		

Tijdcontrolekaart

TULPEN 2021 RALLYE		ROUTE CONTROL CARD	
LEG 2		EXPERT	
CARD 1		Nr.	
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 (voorafgaand 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	Bij TC-1, equipe meer dan 10 minuten te vroeg, dus TC onreglementair aangedaan; 300 strafpunten.
2	10:10	10:10	0	0	Op tijd.
3	10:40	10:38	- 2	20	Bij TC-3, equipe 2 minuten te vroeg; 2 x 10 = 20 strafpunten.
4	11:15	11:13	- 2	20	Bij TC-4, equipe opnieuw 2 minuten te vroeg; 2 x 10 = 20 strafpunten.
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 Expert/Sporting of 42 minuten Touring/Veterans) te laat meldt, dan wordt dit bestraft en kan de equipe zich, straffeloos, bij de daarop volgende tijdcontroles eveneens met dezelfde achterstand (12 minuten/42 minuten) later dan zijn ideale tijd te melden. Meldt de equipe in dit voorbeeld zich bij de volgende tijdcontrole 1 minuut (Expert/Sporting) of 31 minuten (Touring/Veterans) 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 strafpunten (1 minuut te vroeg).

Expert/Sporting

TC	Ideal time	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	09:10	09:10	0	0	Op tijd.
2	10:10	10:15	+ 5	50	Bij TC-2, equipe 5 minuten te laat; $5 \times 10 = 50$ strafpunten.
3	10:40	10:45	+ 5	0	Bij TC-3 blijft de achterstand 5 minuten, geen strafpunten.
4	11:15	11:40	+ 25	200	Bij TC-4, equipe 25 minuten te laat. Bestrafing is $25 - 5$ (opgelopen bij TC-2), is 20 minuten; $20 \times 10 = 200$ strafpunten.
5	12:10	12:22	+ 12	30	Bij TC-5 zijn, van de 25 minuten totale achterstand, 13 minuten ingehaald. Dat is 3 minuten meer dan de maximaal toegestane 10 minuten, dus 3 minuten worden bestraft; $3 \times 10 = 30$ strafpunten. Achterstand is nu nog 12 minuten.
6	13:10	13:14	+ 4	0	Bij TC-6 zijn 8 minuten ingelopen. Geen strafpunten, er mag maximaal 10 minuten straffeloos ingehaald worden.
7	13:30	13:34	+ 4	0	Achterstand blijft 4 minuten.

Touring/Veterans

TC	Ideal time	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	09:10	09:10	0	0	Op tijd.
2	10:10	10:15	+ 5	0	Bij TC-2, equipe 5 minuten te laat, echter de eerste 30 minuten zijn straffeloos.
3	10:40	11:11	+ 31	10	Bij TC-3, equipe 31 minuten te laat, de eerste 30 zijn straffeloos; $31 - 30 = 1$. Bestrafing is $1 \times 10 = 10$ strafpunten.
4	11:15	12:05	+ 50	190	Bij TC-4, equipe 50 minuten te laat; $50 - 30 = 20$. Bestrafing is $20 - 1$ (opgelopen bij TC-3) = 19 minuten. $19 \times 10 = 190$ strafpunten.
5	12:10	12:40	+ 30	100	Bij TC-5 van de 50 minuten totale achterstand is 20 minuten ingehaald. Dat is 10 meer dan de maximaal toegestane 10 minuten, dus 10 minuten worden bestraft; $10 \times 10 = 100$ strafpunten.
6	13:10	13:25	+ 15	50	Bij TC-6 zijn opnieuw 15 minuten ingelopen. Dat is 5 meer dan de maximaal toegestane 10 minuten, dus 5 minuten teveel ingehaald; $5 \times 10 = 50$ strafpunten.
7	13:30	13:45	+ 15	0	Achterstand blijft 15 minuten.

Indien een equipe zich meer dan 30 minuten (Expert/Sporting) of 60 minuten (Touring/Veterans) 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 (Expert/Sporting) of 60 minuten (Touring/Veterans), bij de laatste tijdcontrole van een etappe wordt eveneens op de tijdcontrolekaart vermeld. Wordt deze tijd overschreden, ideale meldingstijd + 31 minuten (Expert/Sporting) of + 61 minuten (Touring/Veterans), dan wordt dit bestraft met 300 strafpunten.

Expert/Sporting

TC	Ideal time	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	09:10	09:10	0	0	Op tijd.
2	10:10	10:35	+ 25	250	Bij TC-2, equipe 25 minuten te laat; $25 \times 10 = 250$ strafpunten.
3	10:40	11:15	+ 35	300	Bij TC-3, equipe 35 minuten te laat (meer dan maximaal 30 minuten), dus onreglementair aangedaan; 300 strafpunten.
4	11:15	11:44	+ 29	40	Bij TC-4, equipe 29 minuten te laat. Bestrafing is $29 - 25$ (opgelopen bij TC-2) is $4 \times 10 = 40$ strafpunten.
5	12:10			300	TC-5 niet reglementair aangedaan; 300 strafpunten.
6	13:10			300	TC-6 niet reglementair aangedaan; 300 strafpunten.
7	13:50	14:00	+ 10	0	De achterstand bij de laatst reglementair aangedane TC (nu TC-4) bedroeg 29 minuten. De equipe dient TC-7 op de ideale tijd aan te doen, eventueel vermeerderd met de opgelopen achterstand bij de laatste reglementair aangedane TC. De equipe mag in dit geval tussen de 0 en 29 minuten straffeloos TC-7 aandoen.

Touring/Veterans

TC	Ideal time	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	09:10	09:10	0	0	Op tijd.
2	10:10	10:35	+ 25	0	Bij TC-2, equipe 25 minuten te laat, echter de eerste 30 minuten te laat zijn straffeloos.
3	10:40	11:15	+ 35	50	Bij TC-3, equipe 35 minuten te laat; $35 - 30 = 5$. Dus $5 \times 10 = 50$ strafpunten.
4	11:15	12:14	+ 59	240	Bij TC-4, equipe 59 minuten te laat. Bestrafing is $59 - 30 = 29 - 5$ (opgelopen bij TC-3) is $24 \times 10 = 240$ strafpunten.
5	12:10			300	TC-5 niet reglementair aangedaan; 300 strafpunten.
6	13:10	14:13	+63	300	Bij TC-6, equipe 63 minuten te laat (meer dan maximaal 60 minuten), dus onreglementair aangedaan; 300 strafpunten.
7	13:50	14:15	+ 25	0	De achterstand bij de laatst reglementair aangedane TC (nu TC-4) bedroeg 59 minuten. De equipe dient TC-7 op de ideale tijd aan te doen, eventueel vermeerderd met de opgelopen achterstand bij de laatste reglementair aangedane TC. De equipe mag in dit geval tussen de 0 en 59 minuten straffeloos TC-7 aandoen.

9.7 - Tijdstraffen

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

- Meer dan 30 minuten te laat melden aan de start; maximum aantal strafpunten van de etappe.
- Te vroeg melden bij een TC; 10 strafpunten per minuut met een maximum van 300 strafpunten.
- Meer dan 10 minuten te vroeg melden bij een TC; 300 strafpunten (gemist).
- Te laat melden bij een TC (Expert/Sporting) of meer dan 30 minuten (Touring/Veterans); 10 strafpunten per minuut met een maximum van 300 strafpunten.
- Meer dan 30 minuten te laat melden bij een TC (Expert/Sporting); 300 strafpunten (gemist).
- Meer dan 60 minuten te laat melden bij een TC (Touring/Veterans); 300 strafpunten (gemist).
- Meer dan 30 minuten (Expert/Sporting) of 60 (Touring/Veterans) minuten te laat bij de TC FINISH (laatste TC op zaterdag); niet geklasseerd c.q. gediskwalificeerd, voor het eindklassement.
- Alleen bij TC FINISH (Valkenburg) wordt onbeperkt te vroeg melden niet bestraft, wanneer de equipe de controlekaarten overhandigt en daarbij de ideale tijd vraagt aan de marshal.
- Meer dan 30 minuten (Expert/Sporting) of 60 minuten (Touring/Veterans) te laat aan het eind van een etappe; 300 strafpunten.

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 strafpunten 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 gearafeerde tijden en geprinte tijden geaccepteerd.
- Op de routecontrolekaart(en) worden de controles na de laatste controlestempel als gemist beschouwd, om te voorkomen dat achteraf nog controles op de routecontrolekaart(en) worden aangebracht.

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 onbemane 'zelfstart', herkenbaar aan 2 gekruiste "TULPEN"-pijlen (zie artikel 8.6).

Bemane start

Bij een start door een bemane controle, noteert een marshal de starttijd op de tijdcontrolekaart in "hh:mm:ss" achter "Start at RP" onderaan de tijdcontrolekaart (zie artikel 9.5), waarna de equipe wordt afgeteld en exact op de starttijd wordt gestart. De start hoeft niet precies op de hele minuut plaats te vinden. De marshal kan besluiten met een kortere interval te starten. Dit zal dan door de marshal gemeld worden aan de equipe.

Onbemane zelfstart

Bij een onbemane zelfstart begint de equipe met een regelmatigheidsproef op een in het routeboek aangegeven startplaats, op een specifieke starttijd. Deze zelfstarttijd wordt berekend door 'x' minuten op te tellen bij de voorgaande TC-tijd. 'x' minuten is de tijd die nodig is om van de voorgaande TC naar de zelfstartlocatie te komen. Hoeveel minuten 'x' bedraagt staat in het routeboek. De marshal vult onderaan de kaart niets in bij 'Start at TC', omdat dit de voorgaande TC-tijd betreft.

Voorbeeld van een onbemane zelfstarttijd berekening; de voorgaande 'TC-tijd' in "hh:mm" plus 'x' minuten.

Onbemane zelfstart - uitzonderingssituatie

Indien meerdere equipes zich in dezelfde minuut melden bij een TC (met daar achter een zelfstart voor een regelmatigheidsproef), krijgen deze equipes allemaal dezelfde TC-tijd in "hh:mm". Omdat deze equipes niet tegelijkertijd kunnen starten bij de zelfstart van de regelmatigheidsproef, vult de marshal een specifieke tijd in achter "Start at TC" onderaan de tijdcontrolekaart. Deze notatie is in "hh:mm:ss". Bij deze tijd moet 'x' minuten worden opgeteld.

Voorbeeld van een zelfstarttijd berekening is dan; de 'Start at TC' tijd in "hh:mm:ss" plus 'x' minuten. Wanneer de equipe een specifieke "Start at TC" tijd krijgt, zal dit door de marshal gemeld worden aan de equipe.

Alle equipes dienen bij het startpunt van de zelfstart voor de regelmatigheidsproef te wachten tot hun (aangepaste) starttijd is aangebroken.

Het einde van een regelmatigheidsproef wordt langs de route aangegeven met een bord "END REGULARITY". Het kan voorkomen dat een bestuurder een regelmatigheidsproef moet afleggen zonder navigator in de auto. De bestuurder heeft daarbij niet de beschikking over tabellen in het routeboek.



10.3 - Geheime tijdcontrole (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, behalve wanneer een regelmatigheidsproef op een circuit wordt gereden. Een GTC kan worden gevolgd door een bemane 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 strafpunten per seconde afwijking. Maximale tijdbestrafning per regelmatigheidsproef is 150 strafpunten. 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/u.
- Ideale passeertijd: 6 minuten 48 seconden.
- Werkelijke passeertijd: 6 minuten 59 seconden: afwijking = 11 sec. x 2 sec. = 22 strafpunten.
- Werkelijke passeertijd: 6 minuten 31 seconden: afwijking = 17 sec. x 2 sec. = 34 strafpunten.
- Werkelijke passeertijd: 9 minuten 20 seconden: afwijking = 152 sec. x 2 sec. = max 150 strafpunten.

11. TEST

11.1 - Procedure

Een test wordt verreden volgens een kaartleessysteem, bol-pijl 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 (lap consistency).

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 strafpunten per seconde meer. Indien de rijtijd van de equipe minder is dan de bogeytijd, dan wordt dit niet bestraft.

Bij een lap consistency 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 strafpunten.

Het is niet toegestaan, binnen een zone van 50 meter voorafgaand aan de tijdregistratie, met een lagere snelheid dan 25 km/u te rijden. Gebeurtenissen als een valse start, het raken van pylonen die de route markeren, een foutieve stop-à-cheval maken en met een lagere snelheid van 25 km/u rijden binnen een zone van 50 meter voorafgaand aan de tijdregistratie, worden bestraft met 20 strafpunten. Een verkeerde route rijden wordt beoordeeld als 'fout parcours' en wordt bestraft met 150 strafpunten. De maximale bestraffing op een test is 150 strafpunten (inclusief fout parcours).

11.2 - Start / Finish

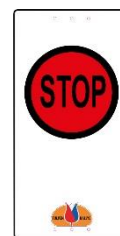
Een test start bij een bemande controle op een in het routeboek aangegeven punt. Een marshal noteert de starttijd op de controlekaart, waarna de deelnemer wordt afgeteld en exact op de starttijd wordt gestart. De start hoeft niet op de hele minuut plaats te vinden. De start-marshall kan besluiten om met een kortere interval te starten. De finish van een test kan zowel een flying-finish zijn, als een zogenoemde finish-à-cheval. Bij een finish-à-cheval dient de auto te stoppen met de finishlijn tussen de voor- en achterwielen. De flying-finish van een test is aangeduid met een bord met finish-vlag. Bij de finish-à-cheval mag niet achteruit gereden worden. Een foutieve finish-à-cheval wordt bestraft met 20 strafpunten. Direct na het passeren van de flying-finish of finish-à-cheval dient de equipe op beheerste wijze te stoppen bij de finish-marshall (stop-finish; aangeduid met een bord met STOP), die het tijdstip van passeren van de finish op de controlekaart zal noteren.



flying
finish



finish-a-
cheval



stop-
finish

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 strafpunten per geklasseerde equipe. Per etappe 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. Dit kan ook digitaal bekend gemaakt worden via de Tulpenrallye App.
- Het door de wedstrijdleider getekende eindklassement, wordt maximaal 20 minuten na de 'maximale meldingstijd' van de laatste equipe (per klasse), gepubliceerd op het publicatiebord bij de entree van het Paviljoen in St. Gerlach. 30 minuten na publicatie van het getekende eindklassement, is het eindklassement definitief voor desbetreffende klasse.
- Equipes die de finishcontrole in St. Gerlach 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 strafpunten in de klasse is winnaar. De volgende laagste is tweede enzovoorts.

13.2 - Winnaar 68^e Tulpenrallye

De equipe met het laagste aantal strafpunten in de Expert is overall winnaar van de 68^e Tulpenrallye.

13.3 - Dagwinnaars

Van maandag 9 mei tot en met zaterdag 14 mei zijn dagprijzen te winnen voor Expert, Sporting, Touring en Veterans. In geval van ex aequo treedt artikel 13.6 in werking.

De dagwinnaars van maandag 9 mei 2022 ontvangen hun prijzen tijdens het diner op dinsdagavond 10 mei 2022 enzovoorts. De dagwinnaars van vrijdag 13 mei en zaterdag 14 mei 2022 ontvangen hun prijzen op zaterdag 14 mei 2022 tijdens de prijsuitreiking.

13.4 - Winnaars teams (Expert, Sporting, Touring)

De strafpunten van de 3 best geklasseerde deelnemers uit het team, worden per etappe opgeteld. Het winnende team per klasse is het team met het laagste aantal strafpunten, nadat de resultaten van de zes etappes zijn opgeteld. Een team moet met minimaal 3 equipes reglementair de TC Finish hebben aangedaan om in aanmerking te komen voor een prijs.

13.5 - Winnaar Kees Stoel International Trophy

Winnaar van de Kees Stoel International Trophy, 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 steeds 1 punt minder.
5 ^e plaats: 82 punten.	10 ^e plaats: 66 punten.	15 ^e plaats: 56 punten.	

13.6 - Winnaar Coupe Vintage

Winnaar van de Coupe Vintage is de best geklasseerde equipe die deelneemt met een auto met bouwjaar van voor 31-12-1950, gemeten over alle deelnemende klassen. Het klassement wordt bepaald door de behaalde plaats in de klasse te gebruiken in onderstaande formule, waarbij de equipe met de minste punten wint.

$$\text{Punten} = (\text{plaats in E} \times 0,5) + (\text{plaats in S} \times 1) + (\text{plaats in T} \times 1,25) + (\text{plaats in V} \times 1,5)$$

13.7 - Ex aequo

Algemeen: In geval van ex aequo zal de equipe, die deelneemt met de oudste auto, tot winnaar worden uitgeroepen. Indien daarna nog twee of meerdere equipes (met een even oude auto) gelijk geklasseerd zijn, wordt de equipe met het minste aantal gemiste RC's in LEG 1-1, daarna in LEG 1-2, daarna in LEG 2-1, daarna in LEG 2-2 etc. het hoogst geklasseerd.

Best geklasseerde equipe op de regularities/testen: In geval van ex aequo zal de equipe, die deelneemt met de oudste auto, tot winnaar worden uitgeroepen. Indien daarna nog twee of meerdere equipes met een even oude auto gelijk geklasseerd zijn, wordt de equipe met het minste aantal strafpunten op 1e RP/1^e test, daarna op de 2e RP/2^e test, daarna op de 3e RP/3^e test, etc. het hoogst geklasseerd.

13.8 - Prijsuitreiking

Op zaterdag 14 mei 2022 wordt van 19:00 - 24:00 uur in Château St. Gerlach te Valkenburg, een feestelijk diner met de prijsuitreiking georganiseerd. Zie artikel 7.2 voor extra dinercoupons. De dresscode is Summer Chique.

13.9 - Prijzen

- Overall klassement Expert: 1e t/m 5e prijs, (* Coupe Rallye des Tulipes).
- Overall klassement Sporting: 1e t/m 8e prijs, (* Coupe Sporting).
- Overall klassement Touring: 1e t/m 7e prijs, (* Coupe Touring).
- Overall klassement Veterans 1e en 2e prijs, (* Coupe Veterans).
- Vintage prijs (* Coupe Vintage).
- Best overall geklasseerde dames equipe in Expert of Sporting (* Coupe des Dames).
- Damesprijs Touring, (* Tulp Touring).
- Best overall geklasseerde buitenlandse equipe, in de expert.
- Jongste bestuurder die geklasseerd is, (* Coupe Slotemaker).
- Oudste bestuurder die geklasseerd is, (* Coupe Slotemaker).
- Jongste navigator die geklasseerd is, (*).
- Oudste navigator die geklasseerd is, (*).
- 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 kleinste cilinderinhoud, (* Look Leasing Coupe).
- Best geklasseerde equipe op de regelmatigheidsproeven, in Expert, Sporting, Touring en Veterans.
- Best geklasseerde equipe op de testen, in Expert, Sporting, Touring en Veterans.
- Teamprijs voor het best geklasseerde team, in Expert, Sporting en Touring
- Teamprijs best geklasseerde internationale team, (* Kees Stoel International Trophy).
- 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. Toelichting bij 'best overall geklasseerde'; 2^e in Touring is beter dan 3^e in Expert. Bij gelijke klassering, bijvoorbeeld 2^e in Touring en 2^e in Expert, wint de hoogste klasse. In dit voorbeeld, de Expert.

14. VRAGEN

14.1 - Vragen

Een equipe kan na de finish van een wedstrijddag schriftelijk vragen indienen over het verloop van de wedstrijd of over opgelopen strafpunten. Vragen over een etappe kunnen tot uiterlijk de volgende wedstrijddag tot de eigen starttijd worden ingeleverd middels het vragenformulier (zie achterin routeboek), 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 14 mei dient uiterlijk 15 minuten na de eigen finishtijd te zijn ingediend. Indien men met het verkregen antwoord geen genoegen wil nemen, kan een protest worden ingediend.

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.

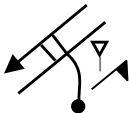
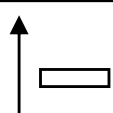
Aan de start en gedurende de rally dient één van de leden van de equipe te tekenen voor de ontvangst van: briefings, bulletins, opdrachten, routeopdrachten, routeboeken en controlekaarten.

Dit reglement kan tot 1 maart 2022 op de site aangepast worden. Wijziging ten opzicht van dit document zullen in rode tekst worden aangegeven. Na deze datum worden de wijzigingen door middel van een bulletin bekend gemaakt.

1. Bol-pijl systeem met afstanden

- 1.1 Aan de hand van getekende situatieschetsen en met inachtnahme 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-pijl systeem 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 de weg waarop u rijdt overgaat in een nieuwe, niet op de kaart voorkomende weg dan mag van deze nieuwe weg gebruik worden gemaakt als de oude kaartweg niet meer te berijden, te bereiken of niet meer aanwezig is. De nieuwe weg dient te worden gevolgd tot een kaartweg wordt bereikt. Indien mogelijk dient (een zo groot mogelijk deel van) de gemiste geconstrueerde route alsnog gereden te worden, waarbij gehandeld dient te worden volgens artikel 1.12.
- 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 Afwijkende wegaansluitingen met een afwijking van minder dan 100 meter worden geacht kloppend met de kaart te zijn. Uiteraard dient wel zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden. Bij afwijkingen van meer dan 100 meter dient gehandeld te worden volgens artikel 1.12 en 1.13.
- 1.15 Het verkeersbord 'doodlopende weg' sluit een weg niet af. Deze weg mag in de route worden opgenomen.
- 1.16 Wegen voorzien van een bord aanduidende 'bestemmingsverkeer' mogen niet bereden worden.
- 1.17 In een routeopdracht over meerdere kaartfragmenten, worden zogenaamde overgangspunten opgenomen. Deze 'overgangspunten' markeren alleen het stukje weg, waar beide wegen op elkaar aansluiten. De equipe is verplicht via deze 'overgangspunten' een route te construeren, conform de regels geldend voor het betreffende kaartleessysteem. 'Overgangspunten' worden aangeduid met een letter (op beide kaartfragmenten), bijvoorbeeld A, B, C, etc.
- 1.18 Indien een traject uit meerdere kaartfragmenten bestaat, dan zijn deze kaarten onlosmakelijk met elkaar verbonden. Equipes dienen de kaarten te beschouwen als één geheel.
- 1.19 Bij routecontroles kunnen herstelopdrachten vermeld staan, die met voorrang op de opdracht waarmee men bezig is uitgevoerd moeten worden. De herstelopdrachten zijn in code vermeld. Herstelcodes:

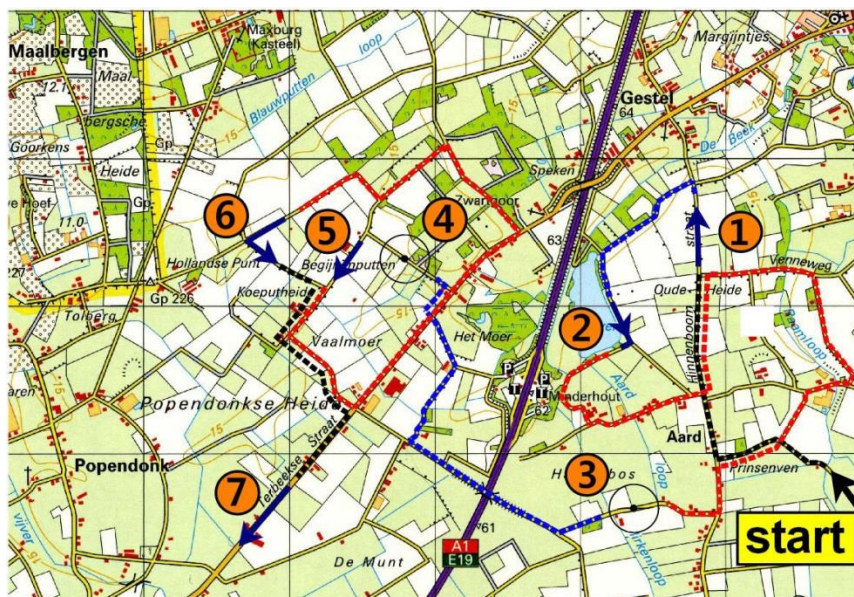
HK = hier keren	1R, 2R = 1 ^e weg rechts, 2 ^e weg rechts
DMP 7 = doorgaand met punt of pijl 7	ER = einde weg rechts
DMIL = doorgaan met ingetekende lijn	VR = voorrangsweg rechts
DMG = doorgaan met grensbenadering	VO = voorrangsweg oversteken
NVO = niet verder omrijden, voorgenomen route hervatten	
E/S/T/V = de herstelcode geldt alleen voor klasse Expert / Sporting / Touring / Veterans	

In de voorbeelden van de herstelcodes die hier boven vermeld staan kan in plaats van R (Rechts) ook L (Links) voorkomen.

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.
- 2.9 Indien uit kaarttekens blijkt dat een pijl over een viaduct loopt, dan wordt het berijden van de weg onder het viaduct niet gezien als het kruisen van de pijl.

Voorbeeld:



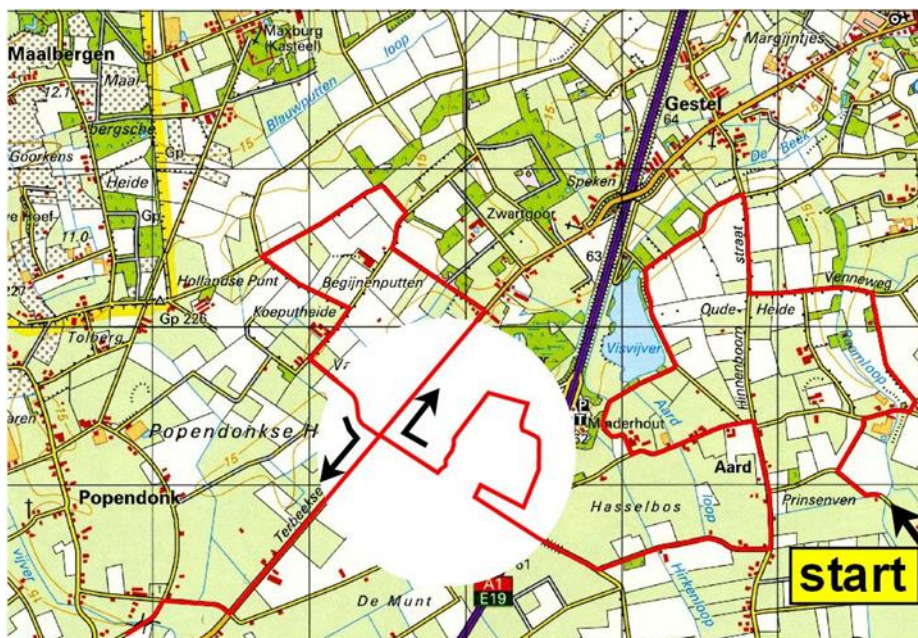
Toelichting

- | | | | |
|----------------------------|---|----------------------------|--|
| <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.').

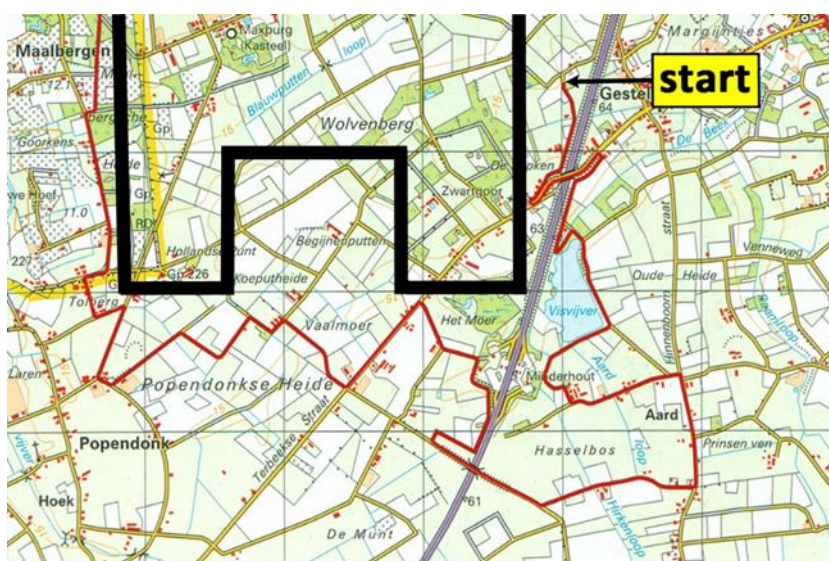
Voorbeeld:



4. Grensbenadering

- 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.

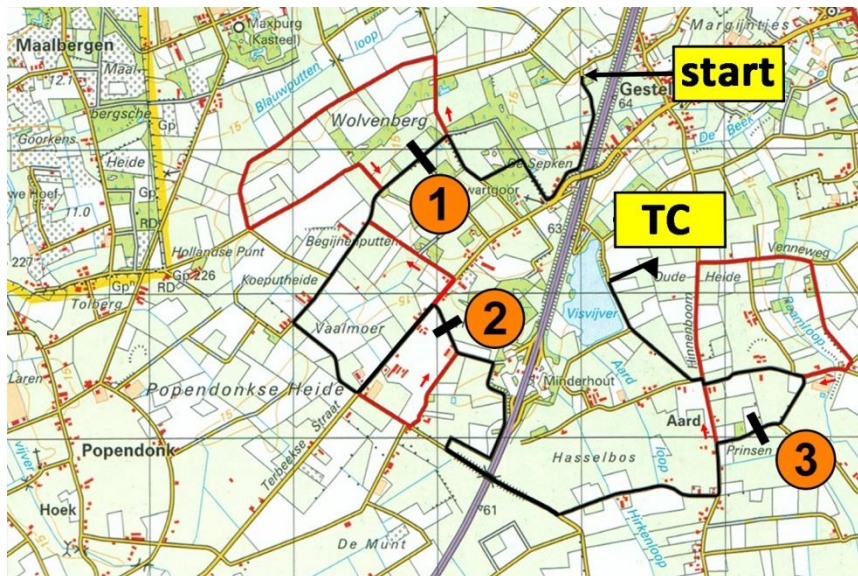
Voorbeeld:



5. Ingetekende lijn met barricades

- 5.1 De ingetekende lijn dient zo nauwkeurig mogelijk van het begin tot het eind bereiden 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 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 in voorwaartse richting te gaan berijden.
- 5.5 Wegen mogen meerdere malen, doch slechts in één richting in de omweg worden opgenomen.
- 5.6 Samenkomsten 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:



6. Punten vrije route

- 6.1 De punten dienen in nummervolgorde in de route te worden opgenomen.
- 6.2 Onder ieder punt ligt een al dan niet op de kaart voorkomende weg.
- 6.3 Uitsluitend controles die binnen een straal van 100 meter van het centrum van een punt zijn geplaatst, moeten worden aangedaan en worden genoteerd op de routecontrolekaart. Deze controles worden geacht precies op het punt te staan.
- 6.4 Van een TC naar een punt, van punt naar punt en van een punt naar een TC is de route volledig vrij.
- 6.5 In verband met de veiligheid dient de route (zoveel mogelijk) zodanig gekozen te worden, dat de route in voortgaande richting (dus bij voorkeur zonder te keren) kan worden vervolgd.