

TULPENRALLYE

4 - 10 MAY 2025



1e Vintage Tulpenrallye

Reglement



Voorlopig 30 november 2024



Inhoudsopgave

1. OMSCHRIJVING RALLY	3	8.16 - Hervatten	14
2. ORGANISATIE	3	8.17 - Uitvallen	14
2.1 - Organisatiecomité	3	8.18 - Tanken	14
2.2 - Officials	3	8.19 - Bestrafing	14
2.3 - Rally Office (Head Quarters)	3	8.20 - Verlichting	14
2.4 - Pers & Public Relations	3	9. ROUTECONTROLES - TIJDCONTROLES	14
2.5 - Partners	3	9.1 - Algemeen	14
3. PROGRAMMA EN LOCATIES	4	9.2 - Routecontroles	15
4. INSCHRIJVING	5	9.3 - Tijdcontroles	15
4.1 - Inschrijvingsprocedure	5	9.4 - Controlekaarten	16
4.2 - Wijzigen inschrijving	5	9.5 - Ideale meldingstijd bij tijdcontroles	17
4.3 - Klassen	5	9.6 - Tijdstraffen	18
4.4 - Inschrijfgelden	5	10. REGELMATIGHEIDSPROEF	19
4.5 - Betaling inschrijfgelden	6	10.1 - Procedure	19
4.6 - Annulering inschrijving	6	10.2 - Start / Finish	19
5. AANSPRAKELIJKHEID - VERZEKERING	6	10.3 - Geheime tijdcontrole (GTC)	19
5.1 - Aansprakelijkheid	6	11. TEST	20
5.2 - Verzekering	7	11.1 - Procedure	20
6. AUTO	8	11.2 - Start / Finish	20
6.1 - Toe te laten auto's	8	12. REPARATIES-BREAKDOWN EN ASSISTENTIE	
6.2 - Verplichte voorzieningen in de auto	8	AUTO'S	20
6.3 - Meetapparatuur in de auto	8	12.1 - Reparaties	20
6.4 - Communicatieapparatuur	8	12.2 - Breakdown	20
6.5 - Uitlaatgeluid	9	12.3 - Assistentieauto's ("299", "399" en "499)	21
6.6 - Extra brandstof	9	13. WINNAARS - PRIJSUITREIKING	21
6.7 - Reclame	9	13.1 - Klassementen	21
6.8 - Extra vermeldingen	9	13.2 - Winnaar 1 ^e Vintage Tulpenrallye	21
6.9 - Wedstrijdnummers	9	13.3 - Dagwinnaars	21
7. CONFORMITEITSCONTROLE	10	13.4 - Ex aequo	21
7.1 - Conformiteit van de auto (verplicht)	10	13.5 - Prijsuitreiking	21
7.2 - Documentencontrole	10	13.6 - Prijzen	21
7.3 - Conformiteitscontroles	11	14. VRAGEN	22
8. VERLOOP VAN HET EVENEMENT	11	14.1 - Vragen	22
8.1 - Route	11	15. INTERPRETATIE EN AANPASSINGEN	22
8.2 - Routeboeken	11	15.1 - Interpretatie	22
8.3 - Tulp-infoboek	12	15.2 - Aanpassingen	22
8.4 - Kaartmateriaal	12	BIJLAGE 1 BOL-PIJL SYSTEEM	23
8.5 - Uitleg routeconstructies	12	1. Bol-pijl systeem met afstanden	23
8.6 - Dwangpijlen	12	2. Bol-pijl systeem zonder afstanden	23
8.7 - Wegafsluiting	12	BIJLAGE 2 KAARTLEESINSTRUCTIES	24
8.8 - Trip check	12	1. Algemeen	24
8.9 - Gedrag	12	2. Pijlen en Punten	25
8.10 - Telefonie	13	3. Ingetekende lijn	26
8.11 - Judges of fact	13	4. Grensbenadering	26
8.12 - Milieu	13	5. Ingetekende lijn met barricades	27
8.13 - Quiet zone	13	6. Punten vrije route	27
8.14 - Startprocedure	14	7. Punten systeem speciaal	27
8.15 - Onderbreken	14	8. Pace notes systeem	28
		BIJLAGE 3 INSTALLATIE TULPENRALLYE-APP	29
		1. Installatie Tulpenrallye-app	29

1. OMSCHRIJVING RALLY

De “Stichting Tulpenrallye” licentienummer: XX.XXXX; organiseert van 6 tot en met 10 mei 2025 een internationale regelmatigheidsrally, de 1^e Vintage 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 en KNAF). Daarnaast volgens dit bijzonder reglement, het inschrijfformulier, briefings, bulletins en informatie in de Tulpenrallye-app. 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.

Goedgekeurd door KNAF op:

Permit nummer: 0451.24.XXX

2. ORGANISATIE



2.1 - Organisatiecomité

Frank Pauli	Voorzitter
Willem van Leeuwen (50997)	Wedstrijdleider
Marion Woud (40610)	Wedstrijdsecretaris / Rally Office / Coördinator Marshals
Kees van Loon	Partner- en Sponsorships / Media / Communicatie
Erwin Berkhof	Routechef
Jan Berkhof	Routechef / Coördinator Marshals
Wilko Derksen	Logistiek en Deco

2.2 - Officials

Hoofd Rekencentrum:	Maarten Kalk
Hoofd Vergunningen:	Kees van Hattum
24-uurs auto:	ntb / ntb
Assistent Routechefs:	Hanny Berkhof / Carina van Westen
Assistentieauto “299”:	Job Brouwers / Jacco Stegeman
Assistentieauto “399”:	Bas Aalberts / Monique Aalberts
Break down center “499”:	Paul Neeskens / Gertjan de Groot
Assistentieauto “599”:	ntb / ntb
Mediateam:	Erik van 't Land / Werner Budding / Neneh Reza Verburg
Conformiteitscontrole:	Pieter Dijkshoorn / René Klement / Fabian v. Slooten / Tim de Jong



2.3 - Rally Office (Head Quarters)

Marion Woud  + 31 (0) 6 41291219  rallyoffice@tulpenrallye.nl

Adres: Zandvoorterweg 4 - 2111 GV Aerdenhout - NL

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

2.4 - Pers & Public Relations

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

2.5 - Partners

De 1e Vintage Tulpenrallye wordt onder meer mogelijk gemaakt door de 5 Partners van de Tulpenrallye; Vredestein, State of Art, Hiscox en TCC Smart IT Solutions en Hertz.

3. PROGRAMMA EN LOCATIES

Datum	Tijdstip	Programma	Locatie HQ en publicatiebord
01-12-2024	10:00 uur	Opening inschrijving	www.tulpenrallye.nl
15-12-2024	20:00 uur	Sluiting inschrijving (onder voorbehoud)	www.tulpenrallye.nl
22-12-2024	20:00 uur	Bekendmaking voorlopige deelnemerslijst	www.tulpenrallye.nl
01-03-2025	20:00 uur	Publicatie definitief reglement	www.tulpenrallye.nl
05-03-2025	+/- 18:00 uur	Digitale verzending acceptatiebrieven	rallyoffice@tulpenrallye.nl
12-04-2025	13:30 - 17:00 uur	VERPLICHT e conformiteitscontrole voor in Nederland woonachtige deelnemers	Centrale locatie in Nederland
06-05-2025 Dinsdag	17:00 - 18:30 uur (Exact programma en locaties medio maart 2025 bekend)	<ul style="list-style-type: none"> Conformiteitscontrole buitenlandse equipes Documentencontrole buitenlandse equipes Alle deelnemers melden bij Rally Office voor feestelijk welkom en instructie 	Hotel Mercure Macon Bord de Saone 26 Rue Pierre Coubertin 71000 Mâcon, Frankrijk www.allaccor.com Tel: +33385219393
	19:00 uur	Publicatie startlijst van woensdag 7 mei	
	19:30 - 23:00 uur	Diner	
07-05-2025 Woensdag	9:00 uur	Start 1 ^e equipe etappe 1	Macon
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 1	Hotel Mercure Dijon Centre Clemenceau, 22 Bd de la Marne 21000 Dijon, Frankrijk www.allaccor.com Tel: +33380723113
08-05-2025 Donderdag	9:00 uur	Start 1 ^e equipe etappe 2	Dijon
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 2	Best Western Plus Crystal Hotel 5 Rue Chanzy, 54000 Nancy, Frankrijk www.bestwestern-hotel-crystal.com Tel: +33383175400
09-05-2024 Vrijdag	9:00 uur	Start 1 ^e equipe etappe 3	Nancy
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 3	Parc Hotel Alvisse 120 Rte d'Echternach 1453 Dommeldange, Luxemburg, Luxemburg www.parc-hotel.lu Tel: +352435643
10-05-2025 Zaterdag	9:00 uur	Start 1 ^e equipe etappe 4	Luxemburg
	v.a. 16:30 uur	Finish 1 ^e Vintage Tulpenrallye	Hotel Dolce la Hulpe Brussels Chau. de Bruxelles 1351310 La Hulpe, België www.dolcelahulpe.com Tel: +3222909800
	19:00 uur	Publicatie eindklassementen	
	19:30 uur	Einde protesttermijn / Eindklassement definitief	
19:00 - 24:00 uur	Feestelijk diner en prijsuitreiking dresscode: Black Tie		

4. INSCHRIJVING

4.1 – Inschrijvingsprocedure

Inschrijven voor de 1^e Vintage 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 1 december 2024 10:00 uur tot en met 15 december 2024 20:00 uur (de initiële inschrijving). Alleen equipes die een volledig inschrijfformulier (incl. foto's) hebben ingevuld en het voorinschrijfgeld hebben betaald uiterlijk op 15 december 2024 20:00 uur, kunnen worden geaccepteerd binnen de initiële inschrijving periode.

Indien het maximum aantal inschrijvingen op 15 december 2024 om 20:00 uur nog niet is bereikt, dan zal de inschrijving daarna geopend blijven, tot uiterlijk 1 maart 2025 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 gaan de beide leden van de equipe akkoord met 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).

Tevens dienen zowel bestuurder als navigator bij inschrijving akkoord te gaan met dit reglement en met de privacy verklaring.

De acceptatiebrief wordt op woensdag 5 maart 2025 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 dinsdag 6 mei 2025, 18:30 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 tijdens de inschrijfperiode. Indien beide leden van de oorspronkelijk ingeschreven equipe worden gewijzigd vervalt de inschrijving.

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

Er wordt bij de 1^e Vintage Tulpenrallye geen onderscheid gemaakt in klassen. Alle equipes strijden in dezelfde klasse.

4.4 - Inschrijfgelden

Reguliere inschrijving

Het inschrijfgeld bedraagt € 2.850 per equipe. Bij inschrijving dient € 750 voorinschrijfgeld direct te worden overgemaakt. Het restantbedrag wordt via een eenmalige incassomachtiging door de organisatie geïnd en zal omstreeks 15 januari 2025 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, 5 diners voor 2 personen (inclusief het feestelijke diner met prijsuitreiking op zaterdag 10 mei 2025), 4 lunches voor 2 personen, 2 KNAF 'rally-passen', de routeboeken en alle andere wedstrijdmaterialen. De equipe kan hotels via de organisatie boeken. Voor iedere equipe is standaard een tweepersoons kamer gereserveerd na de finish op zaterdag 10 mei. De kosten bedragen € 200 en zijn niet opgenomen in het inschrijfgeld. Kosten voor de hotelovernachtingen zijn niet inbegrepen bij de inschrijving.

Tulpenrallye Member inschrijving

Het inschrijfgeld bedraagt € 3.250 per equipe. De equipe krijgt, naast de reguliere items, een gegarandeerde startplaats en krijgt de mogelijkheid via de organisatie een hotelpakket naar keuze af te nemen bij inschrijving. Voor iedere equipe is standaard een tweepersoons kamer gereserveerd na de finish op zaterdag 10 mei. Het inschrijfgeld is exclusief de kosten van het hotelpakket. De equipe krijgt een Member kledingitem, 2 Member avonden en diverse extra benefits. Bij inschrijving dient € 750 voorinschrijfgeld direct te worden overgemaakt. Het restantbedrag wordt via een eenmalige incassomachtiging door de organisatie geïnd en zal omstreeks 15 januari 2025 van het opgegeven bankrekeningnummer worden afgeschreven.

Businessclub inschrijving

Het inschrijfgeld bedraagt € 3.650 per equipe. De equipe krijgt, naast de reguliere items, een gegarandeerde startplaats en krijgt de mogelijkheid via de organisatie een hotelpakket af te nemen. Voor iedere equipe is standaard een tweepersoons kamer gereserveerd na de finish op zaterdag 10 mei. Bij de inschrijving hoort een advertentie op website en logo vermelding op banners met businessclubleden. Bij inschrijving dient € 750 voorinschrijfgeld direct te worden overgemaakt. De equipe ontvangt een zakelijke factuur omstreeks het begin van januari 2025, welke uiterlijk 14 dagen na ontvangst voldaan moet zijn. De genoemde bedragen zijn exclusief BTW. Facturen zullen inclusief BTW zijn.

Partner/Sponsor inschrijving

Een partner of sponsor inschrijving gaat in overleg met het organisatie comité en inschrijven kan daarom niet rechtstreeks via de website. Voor nadere contactgegevens zie artikel 2.4 en 2.5.

33 Club

Equipes die beide 33 jaar of jonger zijn ten tijde van de Tulpenrallye week, kunnen regulier inschrijven met 50% korting op het inschrijfgeld. De auto moet hierbij wel gebouwd zijn voor 1-1-1960. Er is een beperkt aantal plaatsen hiervoor beschikbaar. Inschrijvoorwaarden kunnen opgevraagd worden bij het Rally Office.

4.5 - Betaling inschrijfgelden

Betaling bij inschrijving vindt bij voorkeur plaats 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.

4.6 - 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 1-3-2025 is totaal € 750 verschuldigd.
- Bij annulering door een reguliere equipe tussen 1-3-2025 en 12-4-2025 is totaal € 1.750 verschuldigd.
- Bij annulering door een Tulpenrallye Member of Businessclub inschrijver zijn de genoemde bedragen respectievelijk € 400 en € 800 hoger dan bij een reguliere inschrijving.
- Bij annulering door een equipe na 12-4-2025 is het complete inschrijfgeld verschuldigd.

5. AANSPRAKELIJKHEID - VERZEKERING

5.1 Aansprakelijkheid

De organisator wijst elke verantwoordelijkheid af bij enig incident of ongeval dat, gedurende de rally, door en/of aan de 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 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 Bijzonder reglement van de 1^e Vintage Tulpenrallye en de, mogelijk, uitgegeven bulletins gelezen en verklaar het te accepteren en na te leven. 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 verklaar dat ik de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerd evenement ken en verklaar dit risico te accepteren.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto geschikt en rijvaardig is om aan het evenement deel te nemen 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.

Ik verklaar dat ik, als bestuurder van de ingeschreven auto, in het bezit ben van een geldig rijbewijs.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator (Stichting Tulpenrallye), de sponsors, de leden van het organisatiecomité Tulpenrallye, de officials en de overige 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, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator (Stichting Tulpenrallye), de sponsors, de leden van het organisatiecomité Tulpenrallye, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van rellen, demonstraties, vandalisme, natuur geweld, enz.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator (Stichting Tulpenrallye), de sponsors, leden van het organisatiecomité Tulpenrallye, de officials en de overige 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, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator (Stichting Tulpenrallye), de sponsors, de leden van het organisatiecomité Tulpenrallye, de officials en de overige 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. Wanneer een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet deze verklaring van acceptatie en afstand van verhaal mede ondertekend worden door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging.”

5.2 - Verzekering

De equipe is verplicht zelf een verzekering af te sluiten ter dekking van hun wettelijke aansprakelijkheid tegenover derden tijdens het deelnemen aan een regelmatigheidsrallye inclusief behendigheidstest(en). Het dekkingsgebied moet zijn: Europa (tenminste Nederland, 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.
- De verzekering kent een eigen risico van € 500 per aanspraak.
- Hoogte van de verzekerde bedragen per gebeurtenis:
 - € 7.500.000 als maximum per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging en/of letsel.
 - € 7.500.000 als maximum per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging van het milieu.
 - € 15.000.000 als maximum per jaar.

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 1975 te zijn gebouwd. Een equipe moet op verzoek met documenten kunnen onderbouwen dat de auto daadwerkelijk voor 1-1-1975 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.
- Het gebruik en de aanwezigheid van digitale en/of zendergestuurde uurwerken, evenals een kompas is toegestaan.
- Het is niet toegestaan een 'slim horloge' (Garmin smartwatch, Apple watch, of welk ander apparaat dan ook dat GPS, kaart data of map data bevat of ontvangt) in het deelnemers compartiment van de auto te hebben. Hierop zal door de organisatie worden gecontroleerd en bij overtreding worden bestraft conform dit artikel.
- 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 enige uitzondering op toestellen in het compartiment van de auto, betreft het toestel waar de Tulpenrallye-app (hierna kortweg app genoemd) op draait. Hier mag vanzelfsprekend tijdens de wedstrijd alleen de app op draaien.

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 die communicatie buiten de auto mogelijk maken, zijn niet toegestaan. Indien tijdens het verrijden van de etappes gebruik van een telefoon en/of andere communicatie apparatuur wordt geconstateerd, anders dan bij een calamiteit en het gebruik van de app, volgen straffen zoals vermeld in artikel 8.10. Een koptelefoon ten behoeve van gehoorbescherming is wel toegestaan.

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. Voor auto's met een bouwjaar van voor 31-12-1950 waarbij het maximaal aantal toeren lager ligt dan 4.500 omw./min. wordt dit gemeten bij een toerental van 2.000 omw./min, mits dit niet meer is dan 50% van het maximum.

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 uitlaatmond 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 20 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.

Deelnemers die hun CO2 uitstoot compenseren via de organisatie door de aanschaf van bomen, mogen 2 'Lifeterra x Tulpenrallye' stickers enkel links en rechts op het achterspatbord/scherm plakken.

Deelnemers die de deelname van de Bekende Nederlander equipe sponsoren, door op de auto van de BN-er 2 bedrijfslogo stickers te sponsoren, mogen ook op eigen auto 2 bedrijfslogo stickers aanbrengen.

Reclame, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven, indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen overeenstemmen met de originele uiting.

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 12 april 2025 een verplichte conformiteitcontrole van de auto gehouden op een nader bekend te maken locatie.

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.) + deugdelijke 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 dinsdagmiddag 6 mei 2025 in Macon. De exacte locatie wordt in de acceptatiebrief bekend gemaakt.

7.2 - Documentencontrole

Voor de in Nederland woonachtige deelnemers wordt op 12 april 2025 een verplichte documentencontrole gehouden op een nader bekend te maken locatie. Alleen voor de in het buitenland wonende deelnemers wordt de documentencontrole gehouden op dinsdagmiddag 6 mei 2025 te Macon, op een nader te bepalen locatie. Zie ook de plattegrond bij de digitaal verzonden acceptatiebrief.

De volgende documenten worden gecontroleerd; acceptatiebrief (welke de equipe per mail heeft ontvangen), 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 Naambadges + key-cord voor lunches en diners	1 Start/raamnummer
2 Jaarplaatjes 2024 (+ speldje voor nieuwe deelnemers)	2 Boekjes met consumptiebonnen
Tulpenrallye kleding	2 Coupons voor het diner op zaterdag 10 mei 2025
2 KNAF 'rally-passen', incl. persoonlijke ongevallenverzekering, t.w.v. € 35 pp*	

* Voor deelnemers die bij de inschrijving het nummer van een voor het jaar 2025 geldige KNAF rally- of historische rally licentie aangeven, geldt een restitutie van € 35 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 10 mei in Hotel Dolce la Hulpe, Brussel) kosten € 150 en zijn verkrijgbaar tijdens de digitale inschrijving. Overige kaarten worden uitsluitend nog verkocht bij de documentencontrole en zullen tijdens het evenement worden uitgereikt. Dinercoupons kunnen niet worden verzilverd.

Alle deelnemers dienen zich op dinsdag 6 mei 2025, tussen 17:00 en 18:30 uur, te hebben gemeld bij het Rally Office. 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 is circa 1500 km, verdeeld over 4 etappes (route van eerste tijdcontrole naar de laatste controle 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 tijdens een traject door een marshal een opdracht, routeopdracht of vervangende/nieuwe route wordt uitgegeven. Een vervangende/nieuwe route vervangt (een deel van) de route uit het routeboek. Een lid van de equipe dient een handtekening te zetten voor de ontvangst van aanvullend routemateriaal.

Het is ook mogelijk dat er bij een routecontrole in de app een routeopdracht wordt weergegeven. Deze 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. 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

De equipes ontvangen bij de documentencontrole een informatieboek met kaartlegenda's, noodnummers, Judges of Fact, informatie van HQ locaties en het kaartleesreglement. Dit boek moeten equipes tijdens het rijden van de route bij de hand 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 worden gepubliceerd op de Tulpenrallye App. Tevens ontvangt de equipe een mail met een link naar een weergave van de gereden route.

8.6 - Dwangpijlen

Bij onverwachte wegafsluitingen en dergelijke kan 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. Dit kunnen zowel fysieke pijlen zijn, als virtuele pijlen in de app. 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.

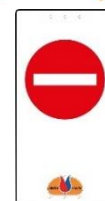
Een met de punt naar beneden wijzende "TULPEN"-pijl geeft aan dat zich achter deze pijl een verandering van wegdek of een obstakel of gevaarlijke situatie bevindt. Deze pijl sluit een weg niet af. Dus NIET keren, maar remmen en voorzichtig verder rijden.

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



8.7 - Wegafsluiting

De organisatie kan verkleinde verkeersborden aanduiden in de app. 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 gekwadraterd.

Om de snelheid van equipes te kunnen meten, zal gebruik gemaakt worden van de data uit de app. Gedurende het gehele evenement zullen deelnemers op specifieke punten in de route gecontroleerd worden op snelheid,

waarbij bestraffing bij overtreding conform dit artikel zal worden toegepast. Overtredingen worden bekend gemaakt via de app.

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 - Telefonie

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 in- of uitgeschakeld in de kofferruimte (of vergelijkbaar) van de auto bevinden, indien de kofferbak niet vanuit het deelnemerscompartiment kan worden geopend. Hierop zal door de organisatie worden toegezien. De enige uitzondering hierop vormt het telefoontoestel waarop de app draait. Constatie van een ander apparaat in het compartiment, wordt bestraft met 250 strafpunten per geconstateerde overtreding, tenzij kan worden aangetoond, dat de auto geen kofferruimte heeft. Wanneer er geen kofferruimte is moet het apparaat altijd uitgeschakeld zijn.

Het tijdens de wedstrijd telefoneren (al dan niet met andere deelnemers) zal worden bestraft met 500 strafpunten per geconstateerde overtreding. 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 wedstrijd dag (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 overtreding 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 wedstrijdleader. Aan zelf opgenomen of door anderen opgenomen beelden kunnen geen rechten worden ontleend met betrekking tot neutralisatie of toekenning van strafpunten.

8.12 - Milieu

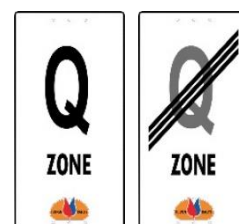
Equipes dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke nadelige effecten van het evenement op de omgeving en het milieu. Iedere auto dient een folie, met een minimale afmeting van 2 x 4 meter aan boord te hebben, dat dient als ondergrond bij reparaties onderweg, tijdens het parkeren, tijdens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

Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of in daarvoor bestemde afvalcontainers worden 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 in de app door middel van weergave van een bord met de letter Q en/of via een weergave 'Q' in het routeboek. 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' in de app of een markering in het routeboek.



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.

Iedere equipe dient dagelijks de app te raadplegen waarop de geplande starttijden voor de volgende etappe worden gepubliceerd. De starttijden voor de volgende dag worden uiterlijk om 19:30 uur gepubliceerd.

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 tijdcontrolekaart ingeleverd wordt 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 routeboek beschikbaar, om de route te kunnen volgen. Deze zal na vertrek van de laatste Vintage deelnemer worden verstrekt. Deze equipes ontvangen geen tijdcontrolekaarten. 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 in het routeboek tankstations aangegeven. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdsachterstand vanwege opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden geneutraliseerd.

8.19 - Bestrafing

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

Er wordt gebruik gemaakt van een combinatie van zowel fysiek als virtueel routemateriaal. Fysiek aanwezig kunnen zijn: bemande tijdcontroles, start van een regelmatigheidsproef of test, Tulpenrallye Scanners en dwangpijlen. Virtueel materiaal wordt aangegeven via de app en kan zijn: routecontroles, dwangpijlen, start, finish en GTC's bij regelmatigheidsproeven en Tests en Q-zone aanduidingen. Hoe aanmelding voor de app moet

plaatsvinden staat vermeld in de handleiding, zie bijlage 3. In de handleiding vindt u tevens een beschrijving van het gebruik van de app en de verschijningsvorm van de verschillende soorten controles.

Om de navigatie door dorpen te vergemakkelijken, worden op locaties die op de kaart als bebouwde kom zijn aangegeven in principe alleen tijdcontroles geplaatst en geen routecontroles. De bebouwde kom wordt op de kaart aangegeven met rode, oranje en/of zwarte bebouwing. Als de bebouwing op de kaart slechts aan één kant van de weg voorkomt, geldt dit niet als bebouwde kom. Het passeren van een plaatsnaambord betekent niet automatisch dat de bebouwde kom is bereikt zoals deze op de kaart staat aangegeven.

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.

Als wedstrijdtijd wordt 'zendergestuurde tijd' aangehouden. Uren en minuten worden weergegeven met 00:00 - 23:59. Alleen volle verstreken minuten worden geteld.

9.2 - Routecontroles

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of je de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles. Alle routecontroles zijn virtueel (zichtbaar in de app). Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 100 strafpunten. Bij het passeren van een virtuele routecontrole verschijnt daarvan een melding in de app. De organisatie kan gebruik maken van controles die bij verschijning in de app automatisch (dus zonder tussenkomst van de equipe en onuitwisbaar) op de digitale controlekaart geplaatst worden. Dat is uitsluitend het geval bij snelheidscontroles en geheime tijdcontroles in een regelmatigheidsproef; dit zijn de zgn. Direct Save controles.

Een equipe heeft de keuze een in de app verschenen routecontrole (letter of cijfer) al dan niet te bewaren (op de digitale controlekaart te plaatsen). De equipe heeft daar 30 seconden de tijd voor; daarna wordt de controle automatisch op de digitale controlekaart geplaatst. Als de controle door de equipe binnen 30 seconden geweigerd is, maar de equipe besluit de controle toch te willen hebben, dan dient die controle opnieuw (vanuit de juiste richting) te worden aangedaan en alsnog bewaard te worden.

De equipe kan de laatst (niet automatisch) bewaarde letter op de digitale controlekaart wissen. Een cijfer kan, na plaatsing op de kaart, niet meer worden gewist.

9.3 - Tijdcontroles

Equipes dienen zich in de aangegeven volgorde te melden bij de punten die vermeld staan als tijdcontrole in het routeboek. Er zijn 3 vormen van tijdcontroles. Tijdcontrole kan geschieden via een bemande tijdcontrole (TC), via de app (TC app) of via de Tulpenrallye Scanner (TC TS).

TC: Bij het aandoen van een bemande tijdcontrole dient de equipe, de tijdcontrolekaart te overhandigen aan de marshal. De marshal de meldingstijd op de tijdcontrolekaart. Een marshal is de enige persoon die controlekaart mag innemen en aftekenen. Een bemande tijdcontrole kan zich ook in een gebouw bevinden.

Een bemande TC wordt langs de route 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".



Tijdcontrole 'TC zone'

Vooraankondiging

Het registreren van de meldingstijd bij een marshal 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 behoorlijke 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.

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.

TC app: Indien in het routeboek TC app wordt aangegeven, wordt de tijd van de equipe zichtbaar in de app geregistreerd. De equipe kan deze tijd desgewenst ook zelf noteren op de tijdcontrolekaart.

TC TS: Bij een in het routeboek aangegeven TC TS registreert de equipe zelf de meldingstijd met de badge bij een Tulpenrallye Scanner. Hierbij dient de QR-code op de achterzijde van de naambadge (bij bestuurder en navigator van dezelfde equipe zijn deze QR codes gelijk) op het gewenste tijdstip voor de lens van de Tulpenrallye Scanner gehouden worden. Hierbij wordt de actuele tijd op het moment van scannen van de naambadge digitaal geregistreerd. Deze tijd wordt niet op de controlekaart geprint. De equipe kan deze tijd desgewenst zelf noteren op de tijdcontrolekaart. Beide leden van de equipe zijn zelf verantwoordelijk om de naambadge met QR code in hun bezit te houden gedurende de gehele rally. Een gedetailleerde uitleg staat in het Tulp infoboekje.

Tijdcontroles zijn geopend van 15 minuten vóór tot 60 minuten na de ideale meldingstijd (zie artikel 9.7) van de equipe. Het buiten deze marge aandoen van tijdcontroles wordt als missen van de controle aangemerkt en bestraft.

Wanneer een equipe zich te vroeg meldt wordt dit bestraft met 10 strafpunten per minuut. Bij te laat melden krijgt de equipe eveneens 10 strafpunten per minuut. Tijd inhalen kan straffeloos, met een maximum van 10 minuten per traject. Het missen van een tijdcontrole wordt bestraft met 300 strafpunten.

Tijdstraffen zullen pas 30 minuten na het overschrijden van de ideale tijd worden toegekend. De eerste 30 minuten kunnen deelnemers straffeloos te laat komen. Bij het aandoen van een TC 31 minuten na de ideale tijd zal dit worden bestraft als 1 minuut te laat.

De term 'IN' kan worden toegevoegd aan een van de 3 types TC's, wanneer de equipe een rustlocatie (bijvoorbeeld een lunchlocatie) nadert. Een TC IN, TC TS IN of TC app IN, mag 10 minuten eerder worden aangedaan. Bij een bemande TC dient de ideale tijd aan de marshal gemeld te worden wanneer de equipe de controlekaart overhandigt.

Bij het verlaten van een rustlocatie (bijvoorbeeld een koffie- of snackstop) kan, ter verduidelijking, de term 'OUT' aan een type TC worden toegevoegd.

9.4 - Controlekaarten

Bij de start van een etappe krijgt elke equipe via de app de beschikking over een digitale route controlekaart. Daar worden onderweg controles op geregistreerd. De controlekaart wordt aan het eind van iedere etappe automatisch naar de organisatie én naar het mailadres van de equipe verzonden. Voor alle controles waarbij de equipe de keuze heeft de controle al dan niet te bewaren geldt dat de equipe als enige verantwoordelijk is voor registratie ervan op de digitale controlekaart in de app.

Bij de start van elke etappe tekent de equipe voor de ontvangst van een tijdcontrolekaart, waarop is 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 60 minuten.

De equipe is verantwoordelijk voor de tijdcontrolekaart en de wijze waarop deze wordt 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.

BUPEN 2022 SALET							EXPERT	
LEG 1							Nr.	
TC NR.	LOCATION	COMP. USE	IDEAL TIME	DIFF.	PENALTY	MARSHALS		
						SIGN	TIME	
TC 1-01 OUT	Saint-Vincent		07:39					
TC 1-02	Bossola		09:49					
TC 1-03	Oliomosso		11:02					
TC 1-04	Oliomosso		11:10					
TC 1-05 IN	Beltano 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	Chivasso Balzamo		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								
	hrs	min	sec	sign				
Start at TC								
Start at RP								
GTC 1								
GTC 2								
Test Cosmo								
	hrs	min	sec	sign				
Start								
Finish								
Pylons / Incorrect route								
Reg. 1-2								
	hrs	min	sec	sign				
Start at TC								
Start at RP								
GTC 1								
GTC 2								
Test Monza								
	hrs	min	sec	sign				
Start								
Finish								
Pylons / Incorrect route								

Bij aankomst bij de etappefinish RC dient de tijdcontrolekaart direct te worden afgegeven, om een startplaats voor de volgende dag te verkrijgen.

Tijdcontrolekaarten blijven het eigendom van de organisatie. Op pagina 16 is een voorbeeld van een tijdcontrolekaart weergegeven.

9.5 – 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 de zelf berekende eventuele achterstand op het 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 met de indicatie IN (bijvoorbeeld 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	08:54	-16	300	Bij TC-1, equipe meer dan 15 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 42 minuten) te laat meldt, dan wordt dit bestraft en kan de equipe zich, straffeloos, bij de daarop volgende tijdcontroles eveneens met dezelfde achterstand (42 minuten) later dan de ideale tijd te melden. Meldt de equipe in dit voorbeeld zich bij de volgende tijdcontrole 31 minuten later dan de 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).

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 x 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 x 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 x 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 60 minuten te laat meldt, of bijvoorbeeld ten gevolge van (grote) tijdsachterstand of pech een deel van de rallyroute moet overslaan, dan betekent dit dat de betreffende tijdcontrole(s) worden beschouwd als onreglementair aangedaan en dus gemist.

De equipe mag zich in dit geval straffeloos bij de volgende tijdcontrole melden tussen de ideale passeertijd en de ideale passeertijd vermeerderd met de vertraging opgelopen bij de laatst reglementair aangedane tijdcontrole. De 10 minuten regeling is hier niet van toepassing. De uiterste meldingstijd, ideale meldingstijd + 60 minuten, bij de laatste tijdcontrole van een etappe wordt eveneens op de tijdcontrolekaart vermeld. Wordt deze tijd overschreden, ideale meldingstijd + 61 minuten, dan wordt dit bestraft met 300 strafpunten.

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.

9.6 - Tijdsstraffen

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 elk type TC; 10 strafpunten per minuut met een maximum van 300 strafpunten.
- Meer dan 15 minuten te vroeg melden bij elk type TC; 300 strafpunten (gemist).
- Meer dan 30 minuten te laat melden bij elk type TC; 10 strafpunten per minuut met een maximum van 300 strafpunten.
- Meer dan 60 minuten te laat melden bij elk type TC; 300 strafpunten (gemist).
- Meer dan 60 minuten te laat bij de TC FINISH (laatste TC op zaterdag); niet geklasseerd c.q. gediskwalificeerd, voor het eindklassement.
- Alleen bij TC FINISH (Brussel) wordt onbeperkt te vroeg melden niet bestraft, wanneer de equipe de tijdcontrolekaart overhandigt en daarbij de ideale tijd vraagt aan de marshal.
- Meer dan 60 minuten te laat aan het eind van een etappe; maximum aantal strafpunten van de etappe.

In dit laatste geval zal de equipe in de gelegenheid worden gesteld de tijdcontrolekaart 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 tijdcontrolekaart dient uiterlijk de volgende dag vóór de start van de eerste equipe te zijn ingeleverd bij de 1^e TC (start) van de nieuwe etappe.
- Op de tijdcontrolekaart worden alleen door een marshal geparafeerde tijden en digitaal geregistreerde tijden geaccepteerd.

10. REGELMATIGHEIDSPROEF

10.1 - Procedure

Een regelmatigheidsproef (RP) 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 de routebescheiden.

10.2 - Start / Finish

Een regelmatigheidsproef start bij een in het routeboek aangegeven bemande controle of onbemande 'zelfstart', herkenbaar aan 2 gekruiste "TULPEN"-pijlen, die zowel fysiek als virtueel aanwezig kunnen zijn (zie artikel 8.6).

Bemande start

Bij een start door een bemande 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.

Onbemande zelfstart

Bij een onbemande zelfstart begint de equipe met een regelmatigheidsproef op een in de routebescheiden 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 de routebescheiden. De marshal vult onderaan de kaart niets in bij 'Start at TC', omdat dit de voorgaande TC-tijd betreft.

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

Onbemande 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 in de app aangegeven met een bord "END REGULARITY". Het einde van een RP kan ook in het routeboek zijn aangegeven. 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.



END REGULARITY

10.3 - Geheime tijdcontrole (GTC)

In een regelmatigheidsproef kunnen één of meerdere geheime tijdcontroles worden opgenomen. Bij een GTC wordt de passeertijd opgenomen via de app. Een GTC bevindt zich niet binnen de eerste kilometer van de regelmatigheidsproef, behalve wanneer een regelmatigheidsproef op een circuit wordt gereden. Een GTC die in de app verschijnt wordt automatisch op de digitale controlekaart geplaatst (en kan niet gewist worden). Iedere seconde te vroeg of te laat passeren bij een GTC wordt bestraft met 2 strafpunten per seconde afwijking. Maximale tijdbestrafing 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 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 of een ronde te weinig rijden wordt beoordeeld als 'fout parcours' en wordt bestraft met 150 strafpunten. Een ronde teveel rijden wordt bestraft met 50 strafpunten per ronde. 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 start kan ook plaatsvinden via de app.

De finish van een test is een flying-finish en dit wordt aangeduid met een bord met een finish-vlag. Dit kan zowel een fysiek bord als een weergave in de app betreffen.



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", "499" en "599")

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 worden bepaald door het optellen van de opgelopen strafpunten per geklasseerde equipe. Per etappe worden tussenklassementen opgemaakt en gepubliceerd via de App.
- Aan het eind van de rally worden eindklassementen per klasse gepubliceerd via de App.
- Het door de wedstrijdleider geaccordeerde eindklassement, wordt maximaal 20 minuten na de 'maximale meldingstijd' van de laatste equipe, gepubliceerd in de app. 30 minuten na publicatie van het eindklassement, is het eindklassement definitief.
- Equipes die de finishcontrole 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 is winnaar. De volgende laagste is tweede enzovoorts.

13.2 - Winnaar 1^e Vintage Tulpenrallye

De equipe met het laagste aantal strafpunten is winnaar van de 1^e Vintage Tulpenrallye.

13.3 - Dagwinnaars

Van woensdag 7 mei tot en met zaterdag 10 mei zijn dagprijzen te winnen. In geval van ex aequo treedt artikel 13.6 in werking.

De dagwinnaars van woensdag 7 mei 2025 ontvangen hun prijzen tijdens het diner op donderdagavond 8 mei 2025 enzovoorts. De dagwinnaars van vrijdag 9 mei en zaterdag 10 mei 2025 ontvangen hun prijzen op zaterdag 10 mei 2025 tijdens de prijsuitreiking.

13.4 - 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 regelmatigheidsproeven/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.

13.5 - Prijsuitreiking

Op zaterdag 10 mei 2025 wordt van 19:00 - 24:00 uur in Hotel Dolce la Hulpe Brussels, een feestelijk diner met de prijsuitreiking georganiseerd. Zie artikel 7.2 voor extra dinercoupons. De dresscode is Black Tie.

13.6 - Prijzen

- Overall klassement: 1e t/m 3e prijs, (* Coupe Vintage)
- Best geklasseerde equipe op de regelmatigheidsproeven
- Tevens kunnen voor bepaalde klasseringen extra prijzen ter beschikking worden gesteld.

* Prijs wordt symbolisch uitgereikt. Zij blijft eigendom van de organisatie.

14. VRAGEN

14.1 - Vragen

Een equipe kan na de finish van een wedstrijddag 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. Vragen die daarna worden ingeleverd worden niet meer in behandeling genomen. Vragen over zaterdag 10 mei dienen 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 bij de wedstrijdleider.

15. INTERPRETATIE EN AANPASSINGEN

15.1 - Interpretatie

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

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 en uitgereikt aan de equipes, tenzij dit door omstandigheden onmogelijk is.





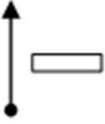
Aan de start en gedurende de rally dient één van de leden van de equipe te tekenen voor de ontvangst van: briefings, bulletins, opdrachten, routeopdrachten, routeboeken en controlekaarten.

Dit reglement kan tot en met 1 maart 2025 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 inachtnaam van onderstaande bepalingen dient een route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl.
- 1.2 Situaties zijn als volgt aangegeven:
 - kolom 1: situatienummer
 - kolom 2: de totale afstand van voorgaande TC
 - kolom 3: de afstand tussen twee opeenvolgende bol-pijl situaties
 - kolom 4: de getekende situaties
 - kolom 5: extra ondersteunende informatie (zie de legenda in Tulp-infoboek)
 - kolom 6: de resterende afstand tot de volgende TC
- 1.3 Het meetpunt kan in de tekening zijn aangegeven met een sterretje (*).
- 1.4 Indien de afstand tussen twee opeenvolgende bol-pijl situaties kleiner is dan 100 mtr., dan wordt dit extra aangegeven d.m.v. een verticale pijl in de 3^e kolom, dus snel lezen.
- 1.5 De situaties zijn gestileerd weergegeven. Dit betekent dat het meer of minder schuin en / of bochtend lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn.
- 1.6 Verharde wegen worden aangegeven met een ononderbroken lijn.
- 1.7 Onverharde wegen worden aangegeven met een onderbroken lijn.
- 1.8 In de situatieschetsen zijn alle wegen die op de situatie uitkomen getekend. Doodlopende wegen en wegen die niet bereden mogen worden hoeven niet in de schets te zijn opgenomen. Is dat wel het geval, dan is zo'n weg in de situatieschets voorzien van een blokkeringsymbool (blokje).
- 1.9 Zolang de volgende situatieschets nog niet is bereikt dient men zoveel mogelijk de doorgaande route te kiezen.

Voorbeeld:

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

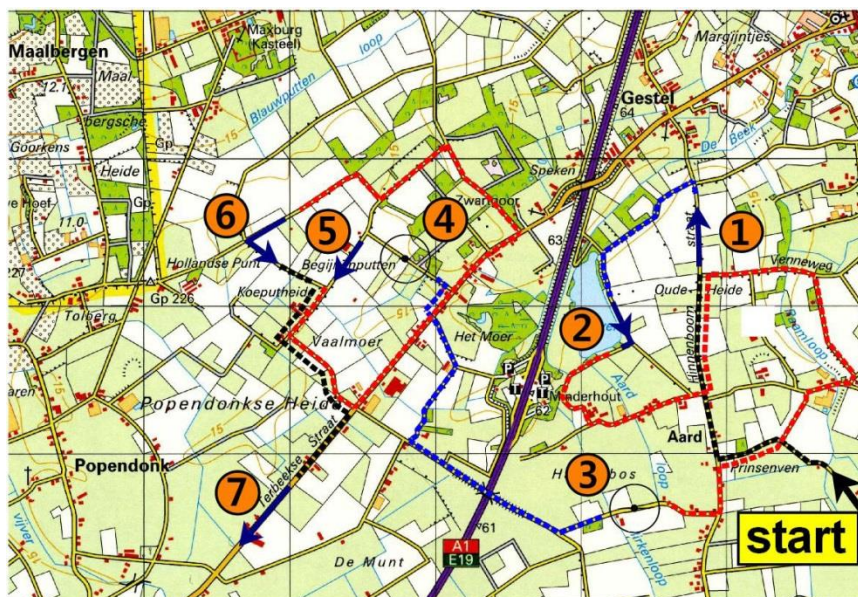
HK = hier keren	1R, 2R = 1 ^e weg rechts, 2 ^e weg rechts
DMP 7 = doorgaand met punt of pijl 7	ER = einde weg rechts
DMIL = doorgaan met ingetekende lijn	VR = voorrangsweg rechts
DMG = doorgaan met grensbenadering	VO = voorrangsweg oversteken
NVO = niet verder omrijden, voorgenomen route hervatten	
E/S/T/V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

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:



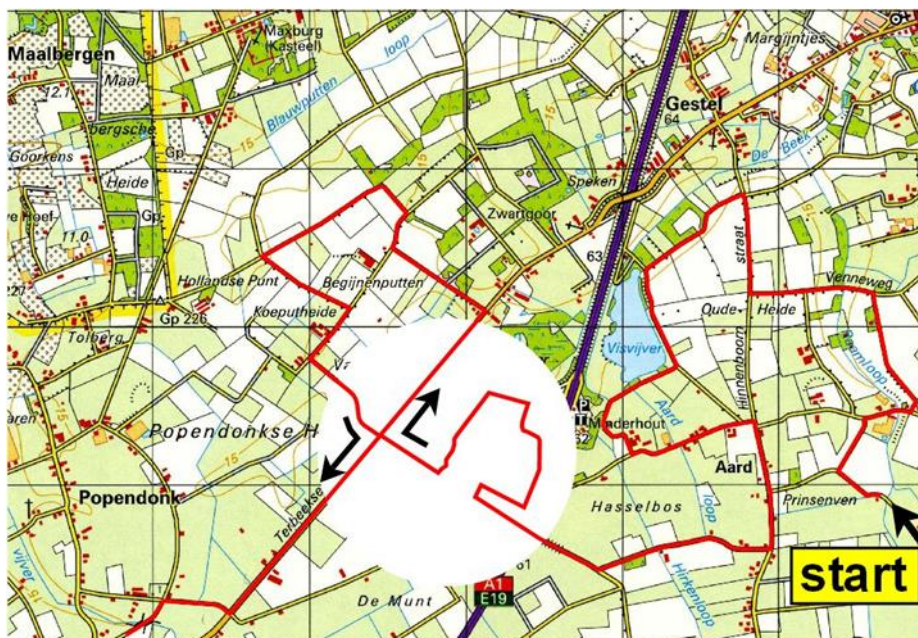
Toelichting

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

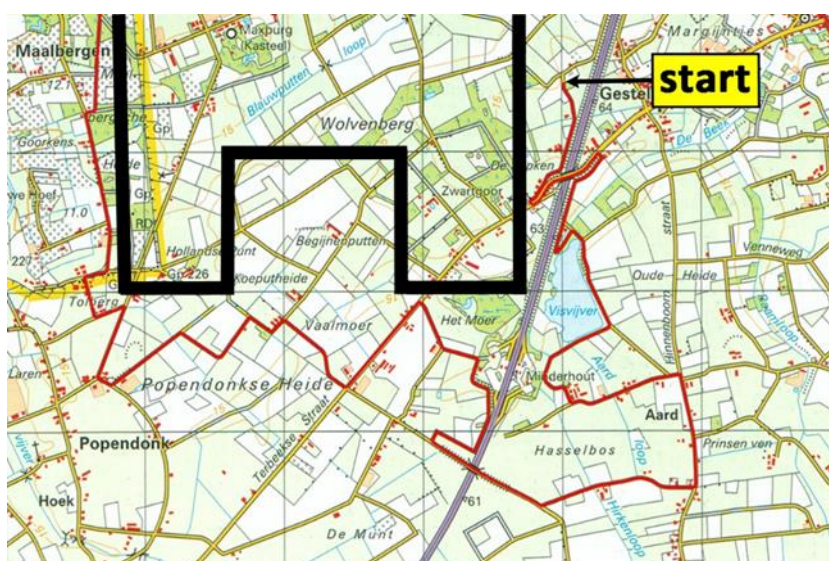
Voorbeeld:



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.

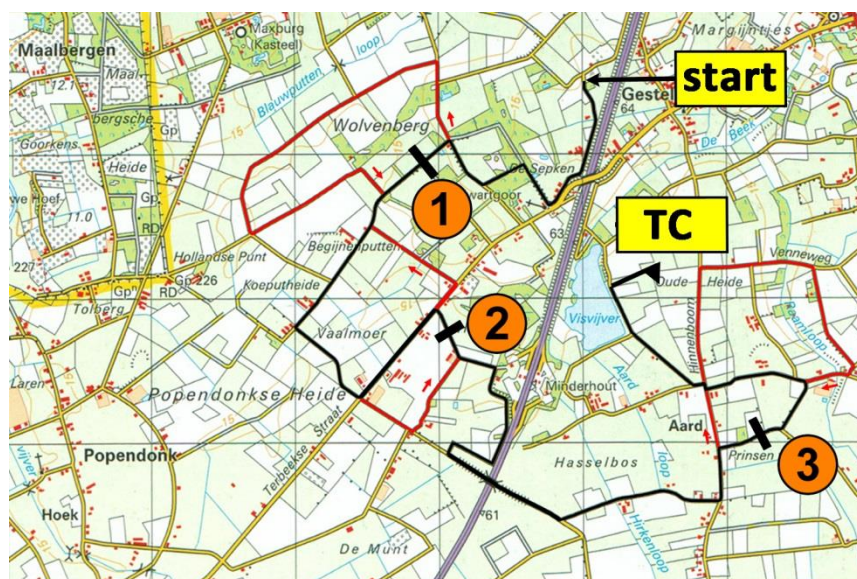
Voorbeeld:



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 Je dient derhalve op de laatste samenkomst van kaartwegen voor de barricade de ingetekende lijn te verlaten en 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 Je 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 geaccepteerd in de Tulpenrallye app. 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.

7. Punten speciaal

- 7.1 Bij dit systeem staan op het betreffende kaartfragment een aantal genummerde punten.
- 7.2 Onder ieder punt ligt een al dan niet op de kaart voorkomende weg.
- 7.3 Naar punt 1 dient de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
- 7.4 Op punt 1 staat een controle (een cijfer) die je dient te accepteren in de app.
- 7.5 Het cijfer is het nummer van het punt waarnaar je vanaf punt 1 (zonder te keren) de kortste route dient te construeren en te rijden. Stel dat dit 3 is.
- 7.6 Alle andere punten waar je op dat moment niet naar toe moet, blokkeren dan de route (dus ook punt 2).
- 7.7 Dit herhaalt zich bij ieder punt dat moet worden aangedaan. Vanaf het laatste punt dien je de kortste route te construeren en te rijden naar de TC.
- 7.8 Voor de goede orde: je dient niet alleen de controles op de punten (die je moet aandoen) in de app te accepteren, maar ook andere controles die bijvoorbeeld op de kortste route staan tussen de punten die je dient aan te doen.

8. Pace-notes systeem

- 8.1 De route kan aangegeven worden middels zogenaamde pace-notes.
- 8.2 Bij pace-notes wordt het verloop van de route aangegeven door de (tussen)afstanden in meters, door de gradatie van de bochten en door het aangeven van de afslagen.
- 8.3 Dit systeem werd onder meer gebruikt in diverse (AMAC-)Tulpenrallye edities toen de wedstrijd bestond uit klassementsproeven. In een deel van de jaren 70 en 80 ontvingen de deelnemers aan de Tulpenrallye pace-notes.
- 8.4 Deze pace-notes kunnen gebruikt worden om enkele delen van trajecten van de 71^e Tulpenrallye aan te duiden.
- 8.5 Hierna treft u de legenda aan van deze pace-notes volgens het AMAC-systeem uit de jaren 70 en 80, alsmede een voorbeeld.

Voorbeelden routeboek jaren 1970– 1980

**PACE - NOTES
AMAC - System**

START 50 ML 250 HR 200 R2 200
 PL 200 RHR 250 OHPL 200 L1 150 MR 200
 L4 (T) 600 HR (T) 150 MR (T) 200 MR (T) 300
 HR (T) + HL ! (T) 150 A plank 150 R1 200
 PL 200 PL 250 HR (T) 300
 R1 (Y) 150 R2 250 Lg PL R > ! 300 L4 (T) 200
 ML 200 L1 100 RHL → RHR 100 HPL (T) 100
 RR2 550 MR → ML + HR (T) 50 FF 150 SF

**PACE - NOTES
AMAC - System**

plank	= plank/full/voll	= vol gas/full speed/absolut voll
fl	= flauw/flat/schwach	= (nagenoeg) vol gas/(almost) full speed/ (fast) voll
d	= één/one/einz	= bocht van ca. 30°/bend of about 30°/ Kurve von zirka 30°
M	= midden/medium/mitte	= bocht van ca. 45°/bend of about 45°/ Kurve von zirka 45°
2	= twee/two/zwei	= bocht van ca. 60°/bend of about 60°/ Kurve von zirka 60°
H	= haaks/squared/senkrecht	= bocht van ca. 90°/bend of about 90°/ Kurve von zirka 90°
4	= vier/four/vier	= bocht van ca. 120°/bend of about 120°/ Kurve von zirka 120°
HP	= hairpin/hairpin/Kehre	= bocht van ca. 150/180°/bend of about 150/180°/ Kurve von zirka 150/180°
→	= into/into/wird	= gaat over in/changes into/geht über in
+	= plus/plus/und	= ca. 25 meter/about 25 meters/zirka 25 Meter
50	= vijftig/fifty/fünfzig	= geschatte afstand in meters/estimated distance in meters/geschätzte Abstand in Meter
^	= heuvel/hill/Hügel	= berg af/downhill/Berg hinunter
↑	= omhoog/uphill/hinauf	= berg op/uphill/Berg hinauf
↓	= omlaag/downhill/hinunter	= berg af/downhill/Berg hinunter
l	= lang/long/lange	= bocht draait door/long bend/Kurve dreht durch
lg	= erg lang/very long/sehr lange	= bocht draait erg lang door/very long bend/ Kurve dreht sehr lang durch
vlg	= pas op/take care/Achtung	= attentie/attention/Achtung
∨	= open/opens/öffnet sich	= bocht wordt minder scherp/the bend becomes less sharp/Kurve wird weniger scharf
>	= knijpt aan/tightens/wird scherfer	= bocht wordt scherper/bend tightens/Kurve wird scherfer
R	= rond/round/rund	= ronde bocht/round corner/runde Kurve
O	= open/open/offen	= wijde bocht/wide corner/weitgeöffnete Kurve
<u> </u>	= onderstreept betekent dat er snel gelezen moet worden/underlined means that you have to read quick/unterstricht bedeutet dass mann schnell lesen muss	

Instructie volgt medio maart.