

Nieuwe (sub)versie Sjablonen voor Reglementen van NRF Regelmatigheidsritten



De Reglementscommissie KL van de NRF heeft de afgelopen maanden de nieuwe subversies van de Sjablonen gerealiseerd in samenspraak met de NHRF Reglementencommissie. Sjablonen, want er is er één voor fysieke (de 'gewone' versie) en één voor virtuele controle (de app-versie). De Sjablonen zijn los van de wijze van controleren en de daarmee samenhangende artikelen inhoudelijk volledig gelijk aan elkaar. De ten opzichte van het gewone Sjabloon afwijkende teksten zijn **geel gearceerd** in de app-versie.

Uitgangspunt bij de samenstelling van de nieuwe Sjablonen is geweest dat 'kaartlezen in Nederland' op één manier gedaan gaat worden. De organisatoren van NHRF en NRF hebben nu een volledig gelijke basis om de reglementen van hun evenementen samen te stellen. Voor de NRF-leden (en deelnemers aan NRF-ritten) betekent dat niet zo zeer dat het kaartlezen plots anders moet, maar dat eerder niet beschreven zaken (bijv. hoe je precies moet omrijden in bepaalde situaties) nu wél in het Sjabloon zijn opgenomen én bestaande artikelen logischer gestructureerd, begrijpelijker geformuleerd en/of uitgebreid zijn om beter duidelijk te maken wat de bedoeling is.

De Sjablonen kunnen vanaf **maart 2024** in gebruik genomen worden.

Sjabloon voor Reglementen van Regelmatigheidsritten v4.1 (app)

Het Sjabloon is op onderstaande punten aangepast ten opzicht van de huidige versie 4.0:

Allereerst een dringend advies aan de organisatoren: ga bij de opstelling van het Reglement van het evenement dat je dit jaar organiseert **NIET** uit van het met Sjabloon v4.0 samengestelde Reglement van afgelopen jaar, maar van het nieuwe Sjabloon v4.1 (app)!

Art. 1.1 Bij de definities is Traject gedefinieerd als de route tussen twee opeenvolgende TC's. Die definitie is uitgebreid met (of anders als begin en eind aangegeven punten). Tegenwoordig komt het steeds vaker voor dat bij het begin en eind van een traject geen TC staat.

Klassieker is gedefinieerd als een personenauto van tenminste 30 jaar oud is. De NRF hanteert hetzelfde begrip en de NHRF wil het Klassieke Rallyrijden stimuleren door standaard dezelfde leeftijd van de auto waarmee wordt deelgenomen te hanteren.

Art. 1.5 Hierin is aangegeven aan welke (leeftijd)voorwaarde de auto van een deelnemer moet voldoen om te kunnen meedoen aan een klassiek evenement. Standaard is tenminste 30 jaar oud, maar de organisator kan ervoor kiezen alleen Klassiekers met een maximaal bouwjaar van vóór 1994 toe te laten. De DHRC heeft bepaald dat alleen deelnemers met een Klassieker van vóór 1991 punten toebedeeld krijgen voor het NK Historische Rally's.

Organisatoren kunnen er ook voor kiezen (bepaalde categorieën) moderne personenauto's tot de start toe te laten. Voor deze deelnemers wordt een apart klassement opgemaakt, zij kunnen niet in een team opgenomen worden en ontvangen geen punten voor een Klassiek Kampioenschap.

Art. 2 'Technische Aspecten' begint met het bekend maken van hoe de controle georganiseerd is: met fysieke, met virtuele controles (= met een app) of met een mix daarvan.

Het subartikel 'Herstelopdrachten bij controles' is verplaatst van art. 2.5 naar art. 3.2. Deelnemers printen vaak alléén art. 3 (vanwege de systeembeschrijvingen) voor onderweg. Nu hebben ze dan ook de herstelcodes bij de hand. ☺

Art. 2.2 Er is een **rode** (zodat-ie opvalt) standaardtekst opgenomen over de tegenwoordig vaak toegepaste procedure van het in een app ingeven van de controles van een etappe, kort voordat de controlekaart aan het eind van een etappe moet worden ingeleverd.

Art. 2.4 Er wordt nog eens goed duidelijk gemaakt wat 'seconden spelen geen rol' inhoudt bij TC's.

Art. 2.6 De bestraffingen bij een behendigheidsproef/test zijn aangepast.

Art. 2.12 In 'Voorbeelden routemateriaal' is voor de organisator een opsomming opgenomen van welke voorbeelden een deelnemer redelijkerwijs mag verwachten in dit subartikel.

Art. 3.1 Uit het subartikel 'de constructie van de route' zijn een aantal zaken afgesplitst die niet zozeer met de routeconstructie zelf, maar met de betekenis van wat er op een kaartfragment staat te maken hebben. Deze zaken zijn ondergebracht in het nieuwe, eerste subartikel 'de kaart'. Het bestaat uit een opsomming van interpretaties van wat zich op een kaartfragment bevindt vóór en ná het door de organisator/uitzetter toevoegen van tekens, stickers, tekstvakken, blokkadesymbolen en routesymbolen. Er is een figuur toegevoegd om duidelijk te maken wat de route wél en niet blokkeert. In dit subartikel zijn tevens de verschijningsvormen van bijvoorbeeld pijlen en punten opgenomen in plaats van het telkens herhalen daarvan in de systeembeschrijvingen.

In subartikel 3.1.2 'De constructie van de route' is toegevoegd dat behalve begin en eind van een traject ook de start van een RP of Test maar eenmaal in de route mag worden opgenomen.

Tenslotte is het construeren van een omweg opnieuw geformuleerd en voorzien van 3 figuren die duidelijk maken hoe te handelen in situaties waarin de voorgenomen route niet vanuit de oorspronkelijke, maar mogelijk wél vanuit een andere rijrichting vervolgd kan worden.

Art. 3.2 Het artikel 'Herstelopdrachten bij controles' is hier opgenomen (zie hierboven bij art. 2). Het bevat nu de nieuwe herstelcode ROT 3R (1R, 2R, enz.), een figuur en meer uitleg van wat met de herstelopdrachten bedoeld wordt.

Art. 3.3 Hieronder vind je een flink aantal systeembeschrijvingen, waar de organisator uit kan kiezen. Nieuw is art. 3.3.11 'Punten onbekend'. 'Routebeschrijving op kaart' is terug (art. 3.3.15) en art. 3.3.6 is hernoemd: "Pijlen kortste route met kleurbeperving" in plaats van "Pijlen Gekleurde Wegen".

Organisatoren kunnen zelf combinaties van systemen maken. Verwijzen naar bestaande systemen is niet voldoende, de beschrijving dient compleet te zijn. Daarbij moet zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van bestaande formuleringen. Voorbeeld hiervan is het enige combinatiesysteem dat in art. 3.3 'standaard' is opgenomen: art. 3.3.7 'Pijlen kortste route met barricades'.

De omslachtige beschrijving van het (eerder dan, tijdens of later dan) aan de beurt zijn mogen berijden/raken/kruisen van (delen van) routesymbolen (punten/pijlen/ingetekende lijn/lijnstukken) is – afhankelijk van het routesymbool – vervangen door de compacte tekst:

“Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.”,

“(Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.”,

“(Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.” of

“(Delen van) lijnstukken mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.”.

Tenslotte is art. 3.3.12 ‘Punten vrije route’ aangevuld met de regel:

“Alleen op een punt kan een controle staan, daarbuiten niet. Er *hoeft* dus geen controle op een punt te staan, maar *als* er een controle staat, dan is die controle goed.”.

Doel hiervan is tijdrovend zoeken naar (meer) controles en discussies over het wel/niet exact op het punt staan van controles te voorkomen. Voor alle duidelijkheid, uitzetters: het bij wijze van grap of afleiding foutcontroles langs de route plaatsen die niet op een punt staan is niet meer toegestaan.

De Reglementscommissie KL van de NRF wenst je veel (lees)plezier met het nieuwe Sjabloon.