



# BEAUJOLAIS TROPHY

## Reglement 2011

### Artikel 1. ALGEMEEN

#### 1.1. Definitie

Een regelmatigheidrit is een evenement van toeristische aard voor historische automobielen, die gebouwd zijn voor 1 januari 1981. Daarbij wordt gereden met een gemiddelde snelheid van maximaal 49,9 km/u.

#### 1.2. Bijzonder Reglement

Elk evenement zal worden georganiseerd en verreden volgens dit reglement, een Bijzonder Reglement en mogelijk uit te geven bulletins. Het Bijzonder reglement ontvangt u tijdens de Briefing een week voor aanvang van de rally.

### Artikel 2. ORGANISATIE

#### 2.1. Organisatie

De definitie van het evenement dient in het Bijzonder Reglement te zijn opgenomen:

- Naam van de organisator;
- Datum van het evenement;
- Naam en aard van het evenement;

#### 2.2. Verplichte inhoud

Naast het in artikel 2 genoemde, dient het Bijzonder Reglement nog te bevatten (voor zover van toepassing):

- gebied(en) en/of land(en) die aangedaan zullen worden;
- het programma en tijdschema van het evenement;
- lengte van het evenement;
- adres, telefoon, fax en/of e-mail gegevens van het wedstrijdsecretariaat vóór, tijdens en na het evenement;
- soort en bouwjaargrenzen van de toe te laten voertuigen, evenals eventuele categorie-indelingen;
- datum van opening en sluiting van de inschrijvingen;
- wat is inbegrepen in het inschrijfgeld;
- maximaal toe te laten aantal deelnemers;
- welke documenten getoond moeten worden bij de documentencontrole (zie Art. 9);
- eventuele voertuigeisen;
- eventueel aanvullende eisen ten aanzien van afstand- en tijdmetingapparatuur;
- systeem van de rit, tijdwaarneming, soort (herkenbaarheid) controles en wijze van bestraffingen;
- wijze van bekendmaken van tussen- en einduitslagen;
- wijze van indienen en beantwoorden van vragen, protesteren, beroep;
- overzicht van gebruikte symbolen, afkortingen;

## **Artikel 3. INSCHRIJVINGEN**

### **3.1. Inschrijfformulier**

#### 3.1.1.

Iedereen die wil deelnemen aan het evenement moet het inschrijfformulier op de site invullen. Door dit te bevestigen wordt het verstuurd naar het wedstrijdsecretariaat. Bij te veel inschrijvingen komt u op de reservelijst.

#### 3.1.2.

Door ondertekening van het inschrijfformulier onderwerpen beide leden van de équipe zich aan de rechtspleging op het terrein van de autosport zoals vastgelegd in de CSI van de FIA of de Code van de FIVA.

#### 3.1.3.

De organisator behoudt zich het recht voor de inschrijving van één of beide leden van een équipe te weigeren.

#### 3.1.4.

Het totaal aantal deelnemers aan de Beaujolais Trophy 2011 is vastgesteld op maximaal 70 auto's. De trophy vindt plaats van 13 t/m 16 november 2011.

### **3.2. Inschrijfgeld**

#### 3.2.1.

De hoogte van de inschrijfgelden moeten naast de vermelding in het Bijzonder Reglement tevens gepubliceerd worden op het moment van de opening van de inschrijving. De wijze van betaling van het inschrijfgeld moet aangegeven worden. Dit jaar is dat € 1325,- incl. één doos wijn.

#### 3.2.2.

Een inschrijving zal alleen geaccepteerd worden als het totale inschrijfgeld betaald is.

Het inschrijfgeld dient direct bij het invullen van het inschrijfformulier te worden betaald. Pas na het betalen van het inschrijfgeld is de équipe officieel ingeschreven.

Het inschrijfgeld wordt met €100,= verhoogd indien niet vóór 01 augustus 2011 is betaald.

Indien een équipe zich terugtrekt na het overmaken van het inschrijfgeld zal het inschrijfgeld worden terugbetaald na aftrek van de aantoonbare gemaakte kosten.

Het inschrijfgeld wordt, na aftrek van gemaakte kosten, aan de équipe terugbetaald indien de Trophy niet plaatsvindt.

Het inschrijfgeld wordt voor 35% terugbetaald indien blijkt dat een équipe in de week na de technische keuring niet in de gelegenheid is om te starten en zich terugtrekt.

Geen inschrijfgeld wordt er terugbetaald indien een équipe zich in de laatste week voor vertrek van de Beaujolais Trophy terugtrekt.

## **Artikel 4. VERZEKERING – VRIJWARINGCLAUSULE**

### **4.1. Verzekering van de deelnemer**

Deelnemers moeten in het bezit zijn van een geldige Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (WAM) voor hun voertuig tijdens het evenement. Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer om een dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren..

### **4.2. Collectieve verzekering van de organisator**

#### 4.2.1.

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

#### 4.2.3.

Uitdrukkelijk niet gedekt zijn casco schaden aan het eigen voertuig.

#### 4.2.4.

In geval er tijdens het evenement behendigheidspoeven worden verreden, dient de organisator ervoor zorg te dragen dat deze behendigheidspoeven qua WA-dekking zijn verzekerd op de secundaire polis.

### **4.3. Vrijwaringclausule**

#### 4.3.1.

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

#### 4.3.2.

Deelnemers moeten voor aanvang van het evenement een ondertekende vrijwaring inleveren.

## **Artikel 5. TOE TE LATEN VOERTUIGEN**

### **5.1. Leeftijdsgrens**

De toe te laten voertuigen dienen voor 1 januari 1981 te zijn gebouwd. Het is een organisator toegestaan om deze leeftijdsgrens te verlagen (bijvoorbeeld voor 1977). De voorkeur gaat uit naar cabrioletten. Niet klassiekers, maar wel bijzondere automobielen kunnen worden geaccepteerd na de beoordeling van de organisatoren.

#### 5.1.1

Alle auto's moeten verschijnen op de technische keuring die (minimaal) veertien dagen van te voren wordt gehouden door de organisatie.

Alleen door de organisatie goedgekeurde auto's worden toegelaten tot de start. Is de auto op alle punten van het keuringsrapport tijdens de 1<sup>e</sup> keuring goedgekeurd, dan levert dit 40 bonuspunten (=aftrek van 40 strafpunten) op. Als de equipe niet op de eerste keuring bij Autoland vd Brug verschijnt kunnen geen bonuspunten verdient worden. Bij een afgekeurd onderdeel vervalt de bonus. Bij een Herkeuring kunnen ook geen bonuspunten verdient worden.

### **5.2. Verkeersvoorschriften**

De aan het evenement deelnemende voertuigen dienen te voldoen aan de wettelijke eisen die aan motorvoertuigen gesteld worden in het land van registratie en aan eventueel in het Bijzonder Reglement gestelde aanvullende eisen.

#### 5.2.1.

Voor deelnemende voertuigen aan een nationaal evenement geldt niet de verplichting dat de eigenaar van het voertuig over een Identiteitskaart moet beschikken.

### **5.3. Speciale voorschriften**

#### 5.3.1.

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

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

#### 5.3.2.

Het gebruik van vaste en/of mobiele GPS-apparatuur is niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Een navigatie systeem moet echter wel aan boord zijn, maar mag alleen worden gebruikt op aanwijzing van de organisatie.

#### 5.3.3.

Het gebruik van mobiele telefoons of enig ander elektronisch communicatiemiddel is tijdens het verrijden van het evenement niet toegestaan op straffe van uitsluiting. Gedurende het verrijden van het evenement mag de mobiele telefoon uitsluitend gebruikt worden om de eventuele aanwezige technische servicecrew van de organisatie te bellen of om de organisator een ongeval, pech of de opgave van de deelnemer te melden.

## **Artikel 6. DOCUMENTENCONTROLE**

Bij de Documentencontrole vóór de start van het evenement zullen, ten minste, worden gecontroleerd:

- rijbewijzen;
- de identiteitskaart van het voertuig (indien van toepassing);
- kentekenbewijs van het deel te nemen voertuig;
- autorisatiebewijs van de eigenaar indien deze niet de bestuurder of navigator van het deel te nemen voertuig is;
- aanwezigheid van het eventueel wettelijk vereiste Algemene Periodieke Keuringsbewijs;
- verzekeringsbewijs of Assurantieverklaring van het deel te nemen voertuig.

## **Artikel 7. RECLAME (zie bijzonder reglement)**

## **Artikel 8. AFSTAND-, SNELHEID- EN TIJDMETING**

#### 8.1.

In het voertuig aangebrachte c.q. aanwezige hulpmiddelen ten behoeve van afstandmeting en/of snelheidmeting en/of tijdmeting en/of positiebepaling mogen uitsluitend op mechanische wijze werken; elke vorm van elektrisch of (semi)elektronisch gestuurde apparatuur is verboden. Zoals zgn Foeveldoosjes.

Ter verduidelijking:

**Mechanisch of semimechanische tripmeters zijn toegestaan:**

#### 8.2.

Het gebruik van digitale stopwatches en/of radiografisch (zender)gestuurde uurwerken is toegestaan.

#### 8.3.

Een elektronisch kompas (niet GPS gestuurd) is toegestaan.

## **Artikel 9. TIJDSHEMA**

### **9.1. Opmaak tijdschema**

#### 9.1.1.

Het tijdschema van het evenement dient zodanig opgesteld te zijn, dat deelnemers hun opgelegde opdracht binnen de normale speelruimte van het hedendaagse verkeer ten uitvoer kunnen brengen, waarbij rekening gehouden dient te worden met infrastructuur, tijdstip waarop gereden wordt, etc. Indien ten gevolge van onvoorziene omstandigheden (dit kunnen ook weersomstandigheden zijn) voornoemd tijdschema niet gehandhaafd kan worden, dienen tijdig adequate aanpassingen plaats te vinden.

#### 9.1.2.

Het routeschema van het evenement dient zodanig opgesteld te zijn, dat een deelnemer, die de officiële route, door welke reden dan ook, verlaten heeft in de gelegenheid gesteld wordt om de juiste route weer op te pakken.

### **9.2. Systeem**

#### 9.2.1.

Het tijdschema kan gebaseerd zijn op een voorgeschreven rijtijd van tijdcontrole naar tijdcontrole ('target time') of op een voorgeschreven passeertijd bij de tijdcontroles ('scheduled time') of op een andere wijze. In het Bijzonder reglement dient vermeldt te worden op welke wijze afwijkingen op het opgelegde tijdschema.

## **Artikel 10. INRICHTING VAN HET EVENEMENT**

### **10.1 Snelheid**

#### 10.1.1.

Het evenement kan bestaan uit wegtrajecten en/of regelmatigheidstrajecten en/of behendigheidsproeven. Deze trajecten/proeven dienen te worden gereden met een vastgestelde gemiddelde snelheid van maximaal 49,9 km/u.

#### 10.1.2.

Op de auto(snel)wegen dient rekening gehouden te worden met een minimale snelheid van 70 km/uur en een opgelegd gemiddelde van maximaal 80,0 km/u.

### **10.2. Route**

#### 10.2.1

In het Bijzonder Reglement dient een beschrijving van de toe te passen route opdracht (systeem) opgenomen te worden.

#### 10.2.2.

De wijze waarop de route aangegeven wordt is vrij.

#### 10.2.3.

Bij trajecten en/of route secties met visgraat en/of bol pijl zonder afstanden en/of andere systemen zonder kaart (ondergrond), is de organisatie verplicht om op de een of andere wijze (b.v kaartfragment) het begin en het einde van de visgraat c.q. de bol pijl zonder afstanden aan te geven.

#### 10.2.4.

In geval van kaartleestrajecten en/of route secties hoeft niet de schaal vermeld te worden.

### **10.3. Regelmatigheidstrajecten**

#### 10.3.1.

Een regelmatigheidstraject dient zodanig ingericht te zijn, dat de deelnemers niet, of slechts in geringe mate, worden gehinderd door infrastructuur als bebouwde kommen, verkeerslichten, bruggen, spoorwegovergangen en dergelijke. Overlast voor het niet tot de rit behorende verkeer dient minimaal te zijn.

#### 10.3.2.

De gemiddelde snelheid van een regelmatigheidstraject is maximaal 49,9 km/uur, waarbij de organisator rekening moet houden met de infrastructuur en/of weersomstandigheden en/of het tijdstip waarop het regelmatigheidstraject wordt verreden.

#### 10.3.3.

Regelmatigheidstrajecten mogen snelheidswisselingen en passeercontroles bevatten.

#### 10.3.4.

De afstand tussen de startcontrole of een bemande passeercontrole of zelfstempelaar en de eerstvolgende (geheime) tijdcontrole dient minimaal twee kilometer te bedragen.

#### 10.3.5.

De tijdwaarneming ter bepaling van het rijden van het voorgeschreven gemiddelde vindt plaats in minuten en uitsluitend bij niet van tevoren bekende tijdcontroles.

#### 10.3.6.

Te vroeg en te laat aankomen mag verschillend worden bestraft en moet in het Bijzonder Reglement aangegeven worden.

### **10.4. Behendigheidsproeven**

#### 10.4.1.

Als onderdeel van een regelmatigheidsrit mogen één of meer behendigheidsproeven worden gehouden op voor het overige verkeer afgesloten terreinen en/of weggedeeltes. De behendigheidsproeven dienen om de stuurvaardigheid van de deelnemer te beoordelen.

#### 10.4.2.

Voor elke behendigheidsproef moet een normtijd vastgesteld worden, die de deelnemer zo dicht mogelijk moet zien te benaderen. De onder- of overschrijding van de normtijd mag verschillend bestraft worden.

#### 10.4.3.

De aard en inrichting van de proef dient zodanig te zijn, dat op geen enkele wijze gevaar kan ontstaan voor deelnemende voertuigen, inzittenden van de deelnemende voertuigen, officials, marshals, overige medewerkers van het evenement, dan wel voor omstanders.

#### 10.4.4.

Eventuele tijdwaarneming geschiedt in seconden.

#### 10.4.5

Een behendigheidsproef moet minimaal voldoen aan de volgende voorwaarden:

- De snelste rijtijd mag nimmer bepalend zijn voor het klassement.
- Als er sprake is van een bogey-time (de rijtijd van een proef), moet een equipe ook worden bestraft als de equipe de proef sneller aflegt dan de bogey-time Een organisator mag een snellere tijd onbestraft laten als de gemiddelde snelheid onder de 49,9 km/u blijft.
- De proef moet, uit veiligheidsoverweging, van start tot finish overzienbaar zijn door de officials.
- De rijtijd moet voor de gemiddelde deelnemer haalbaar zijn.
- De organisator dient voor de inschrijving aan te geven of één of meer proeven deel uitmaken van de rit.

## **10.5. Tijdwaarneming**

### 10.5.1.

Het Bijzonder Reglement dient op duidelijke wijze te omschrijven welke methode van tijdwaarneming en – registratie wordt gehanteerd.

### 10.5.2.

De tijdwaarneming ter bepaling van het rijden van het voorgeschreven gemiddelde vindt plaats bij van tevoren bekend te maken tijdcontroles en geschiedt in hele minuten.

## **10.6. Controles**

### 10.6.1.

De locatie van controleposten dient zodanig te worden gekozen, dat hierbij het overige verkeer niet gehinderd kan worden en dat er voldoende ruimte voor deelnemers is om elkaar te passeren.

### 10.6.2.

De posten dienen óf bij nadering duidelijk als zodanig kenbaar te zijn of in het Bijzonder Reglement duidelijk omschreven te worden.

### 10.6.3.

Controles kunnen zich direct aan de te volgen route bevinden of nabij de te volgen route (b.v. een tankstation, café enz.).

### 10.6.4.

Passeercontroles staan langs de te volgen route en kunnen onbemand zijn. Zij kunnen vooraf aangekondigd worden in de routeopdrachten.

Controleborden dienen minimaal het formaat DIN A5 te hebben en bij voorkeur een oranje, of andere maar opvallende, achtergrondkleur en zwarte letters of cijfers. Eventueel kan een reflecterende strip toegevoegd worden voor een betere zichtbaarheid in het donker.

### 10.6.5.

De organisator dient het plaatsen van routecontroles binnen de bebouwde kom van dorpen en steden te vermijden, met uitzondering van een start- en/of finishcontrole.

### 10.6.6.

Passeercontroles kunnen tevens geheime tijdcontroles (GTC) zijn.

### 10.6.7.

Organisatoren zijn vrij in het bepalen van het aantal strafpunten voor het niet dan wel te laat aandoen van controles.

## **10.7. Snelheidscontroles**

### 10.7.1.

Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt aan de, ter plaatse geldende, maximum snelheden te houden. De organisatie dient ten minste één keer per dag (bij een meerdaags evenement minimaal één keer per etmaal) een snelheidscontrole binnen een bebouwde kom, 60 km zone of Quiet-zone (art. 12.8.) te houden.

### 10.7.2.

In het Bijzonder Reglement moet aangegeven worden welke sanctie aan een snelheidsovertreding wordt verbonden indien een deelnemer de toegestane maximum snelheid overschrijdt.

### 10.7.3.

In het Bijzonder Reglement kunnen regels opgenomen worden die tot doel hebben excessief rijgedrag te voorkomen. Controle hierop kan plaatsvinden door middel van Geheime Tijdcontroles (GTC's), echter niet op weggedeeltes waar het rijden met een te lage snelheid hinder of gevaar voor de overige weggebruikers op kan leveren.

## **10.8. Quiet zones**

### 10.8.1.

Een organisator kan gebruik maken van de zogenoemde Quiet zone regeling welke inhoudt het plaatsen van een bord met de letter Q aan de rechterzijde van de weg ter aanduiding van een zone anders dan een als zodanig aangeduide bebouwde kom. Binnen een Quiet zone mag niet harder dan 30 km/u gereden worden. Het einde van een Quiet zone moet door middel van een bord aangegeven worden (Q-bord met een kruis). Ook kan voor een Q-zone onder het Q-bord de afstand in meters worden aangegeven waarop de Q-zone betrekking heeft (bijvoorbeeld 200 m). Het Q-bord met kruis kan dan achterwege blijven. Ook kan de organisatie op de te gebruiken kaartfragmenten Quiet zones aangeven.

Ter verduidelijking: een Quiet zone kan zijn: een bebouwde kom, een buurtschap of een verzameling huizen en/of boerderijen of zelfs twee wooneenheden waartussen zich een weg bevindt. Een Quiet zone heeft tot doel een rustige doortocht van deelnemers, zonder overlast voor omwonenden.

## **10.9. Verkeersregels**

### 10.9.1.

Gedurende het gehele evenement moeten de deelnemers zich strikt houden aan de verkeersregels die gelden in het land waarin zij zich bevinden.

### 10.9.2.

Equipes zijn verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat de bewoners geen aanstoot hoeven te nemen aan de voorbij rijdende deelnemers. Equipes die door hun verkeersgedrag de historische rittensport in diskrediet brengen, zullen door de organisatie van het evenement bestraft dienen te worden. De toe te passen bestraffing dient in het Bijzonder Reglement opgenomen te worden.

### 10.9.3.

Het gedrag van de deelnemers in het verkeer tijdens het evenement dient dusdanig te zijn dat overige verkeersdeelnemers op geen enkele wijze daar hinder van ondervinden.

### 10.9.4.

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

### 10.9.5.

In het Bijzonder Reglement dienen bepalingen opgenomen te worden betreffende de bestraffing van hinderlijk weggedrag, onsportief gedrag en overtreding van de wegenverkeerswetgeving.

## **10.10. Service**

### 10.10.1.

Georganiseerde service is uitsluitend voorbehouden aan de organisatie.

### 10.10.2.

We juichen het toe elkaar onderling te helpen en gebruik te maken van faciliteiten die de overige weggebruiker eveneens ten dienste staan, bijvoorbeeld garage en/of wegenwacht. Bij hulp aan een andere equipe dient dit vermeld te worden op de controlekaart. De organisatie zal hier dan rekening mee houden t.a.v. de tijdstraffen.

## **Artikel 11. UITSLAGEN**

### 11.1.

Aan het eind van het evenement of – indien het evenement meerdere etappes omvat – aan het eind van elke dag, dient door de organisatie, op een in het Bijzonder Reglement bekendgemaakte plaats, de voorlopige (tussen)uitslag te worden opgehangen.

### 11.2.

In deze voorlopige (tussen)uitslag worden alle opgelopen strafpunten op een zodanige wijze vermeld, dat de deelnemer na kan gaan waar hij of zij deze heeft opgelopen. Er dient daarvoor aan de deelnemers een route uitleg te worden verstrekt. De voorlopige uitslag wordt na 10 minuten (behoudens protesten) definitief.

## **Artikel 12. VRAGEN – PROTESTEN – BEROEP**

### **12.1. Vragen**

Een deelnemer dient vragen over het verloop van het evenement, opgelopen strafpunten en genomen beslissingen die van invloed geweest (kunnen) zijn op het eindklassement, zo spoedig mogelijk tijdens of na afloop van het evenement c.q. de etappe, schriftelijk, bij de daarvoor aangewezen official in te leveren. Deze vragen dienen door de wedstrijdleider zo spoedig mogelijk van een antwoord te worden voorzien.

### **12.2. Protesten**

Indien de deelnemer met het verkregen antwoord geen genoegen neemt, kan men een officieel protest indienen.

Dit protest dient schriftelijk, binnen 30 minuten na publicatie van het voorlopig (tussen) eindklassement, ingediend te worden samen met een bedrag van € 50,-- bij de wedstrijdleider. Het protest wordt daarna behandeld door de aanwezige steward. Bij toewijzing vindt terugbetaling plaats van de € 50,--.

## **Artikel 13. STRAFFEN**

Het Bijzonder Reglement dient een compleet (samenvattend) overzicht te bevatten van de straffen die tijdens het evenement kunnen worden opgelegd.

## **BIJLAGE A**

### **Begrippenlijst:**

#### **Behendigheidsproef:**

Ook wel testjes genoemd. Deze dienen op voor het overige verkeer afgesloten terreinen en/of weggedeeltes gehouden te worden. De behendigheidsproeven dienen om de stuurvaardigheid van de deelnemer te beoordelen.

#### **Bijzonder Reglement:**

Het specifieke reglement van de rally. Dit reglement bevat alle relevante informatie om de rally tot een goed eind te brengen.

#### **Bulletin/nieuwsbrief:**

Een officiële schriftelijke bekendmaking die een integraal deel vormt met het Bijzonder Reglement en beoogt het te wijzigen, te verduidelijken of aan te vullen. Bulletins moeten genummerd zijn en voorzien zijn van datum en tijdstip van uitgifte.

#### **Etappe:**

Elk deel van het evenement tussen de start en de eerste hergroepering, tussen twee opeenvolgende hergroeperingen of tussen de laatste hergroepering en de finish van het evenement.

#### **Geheime Tijdcontrole (GTC):**

Een bemande controlepost al of niet met controleborden, waar - zonder voorafgaande aankondiging - de passeertijd van de deelnemer wordt geregistreerd. Een bemande routecontrole kan tevens als GTC functioneren waarbij de marshal de passeertijd van de deelnemer registreert. In zo'n geval is stoppen verplicht vanwege de primaire functie van een routecontrole.

#### **Hergroepering:**

Een door de organisator voorziene pauze tussen twee tijdcontroles om enerzijds het tijdschema te kunnen aanhouden en anderzijds de nog deelnemende voertuigen weer bij elkaar te brengen. De pauzetijd kan voor elke deelnemer verschillend zijn.

#### **Regelmatigheidsrit:**

Een regelmatigheidsrit is een evenement van toeristische aard voor historische automobielen, die gebouwd zijn voor 1 januari 1981. Daarbij wordt gereden met een gemiddelde snelheid van maximaal 49,9 km/u of lager indien de maximale gemiddelde snelheid, die voor dit soort evenementen is vastgesteld door de overheid en/of Nationale Autosport Autoriteit van het (de) betreffende land(en), lager dan 49,9 km/u is. De snelheid mag nimmer de bepalende factor voor het eindresultaat zijn.

#### **Routecontrole:**

Bij deze controle moeten de marshals alleen de controlekaart afstempelen en/of aftekenen zodra deze door de deelnemer wordt overhandigd. Een routecontrole kan onbemand zijn. In dit geval moet de deelnemer het cijfer of de letter van deze routecontrole of een controlevraag zelf in het eerstvolgende open vak op de controlekaart invullen. Een routecontrole kan ook van een stempel voorzien zijn (z.g. zelfstempelaar). In dit geval moet de deelnemer de stempel afdrukken in het eerstvolgende open vakje op de controlekaart.

Tijdcontrole: Bij deze controle noteren de marshals de tijd waarop de controlekaart werd overhandigd op de controlekaart. De tijden worden geregistreerd in uren, minuten en waar nodig in seconden.

#### **Traject:**

het deel van de route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles.