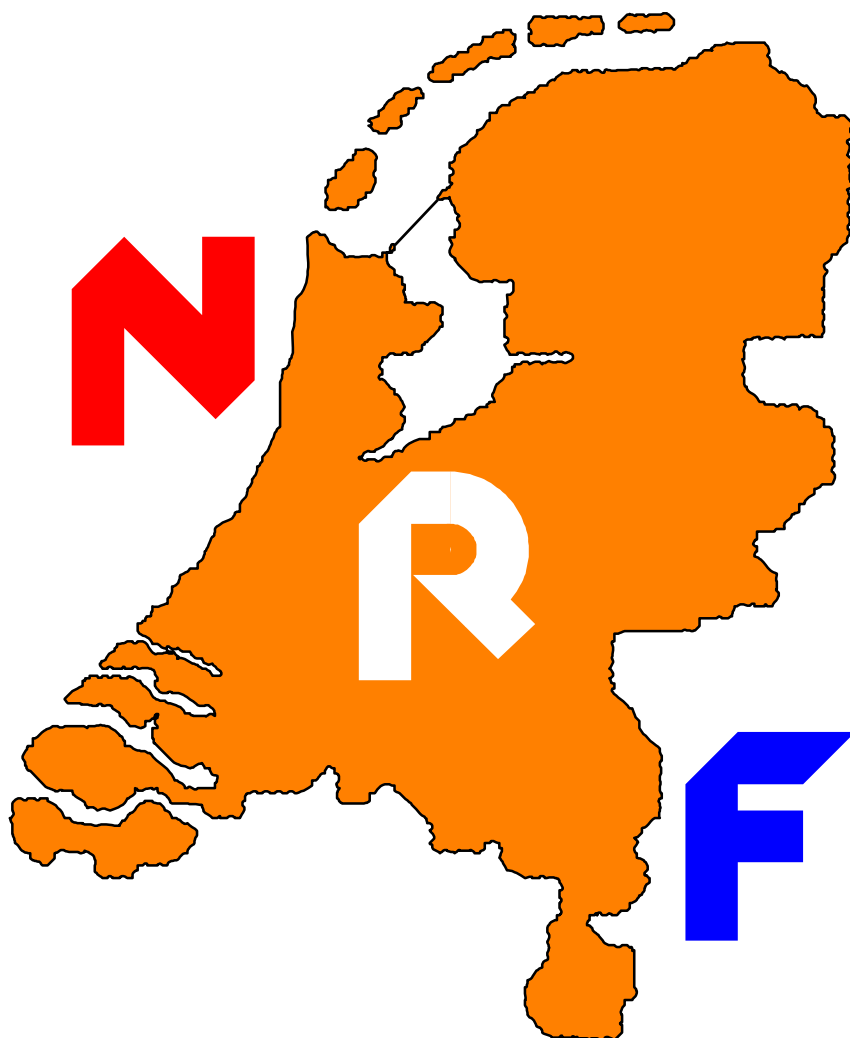


ALGEMENE REGLEMENTEN

Nederlandse Rittensport Federatie



uitgave 1996

- Algemeen Technisch Reglement Ritten (ATTR)

Colofon :

Uitgave : Nederlandse Rittensport Federatie - Amersfoort, januari 1996.

Eindredactie : Bestuur en Sportcommissie NRF

ALGEMEEN TECHNISCH REGLEMENT RITTEN (ATTR)

1. AFKORTINGEN

De in dit reglement gebruikte afkortingen hebben de volgende betekenis:

SC	-	Startcontrole
VTC	-	Vaste Tijdcontrole
GTC	-	Geheime Tijdcontrole
FC	-	Finishcontrole
RC	-	Routecontrole
VC	-	Verkeerscontrole
IPT	-	Ideale Passeertijd
WPT	-	Werkelijke Passeertijd
TRK	-	Technisch Reglement Kaartlezen
BRR	-	Beginners Reglement Routebeschrijving
DRR	-	Deelnemers Reglement Routebeschrijving

2. TOEPASSING REGLEMENT

- a. Dit reglement is van toepassing voor routebeschrijvings-, bol-pijl- en kaartleesritten. Het is niet toegestaan van de bepalingen van dit reglement af te wijken.
- b. Het is verboden van de bepalingen van dit reglement misbruik te maken, teneinde de deelnemers strafpunten te bezorgen. Bijvoorbeeld door controles te plaatsen welke niet (geheel) aan de bepalingen van dit reglement voldoen.

3. CONTROLES (ALGEMEEN)

- a. Controles dienen om te constateren of de opgegeven route door de deelnemers op de juiste wijze, met de voorgeschreven gemiddelde snelheid en met inachtneming van de wettelijke verkeersvoorschriften wordt gereden. Er zijn derhalve routecontroles, tijdcontroles en verkeerscontroles.
- b. Controles moeten onder alle omstandigheden goed zichtbaar zijn. Indien sprake is van gescheiden rijbanen wordt in dit verband de rijbaan waarop men rijdt als bereden route aangemerkt.
Kennelijk achterwaarts geplaatste controles mogen niet worden aangedaan. De plaatsing van controles mag nimmer aanleiding tot twijfel zijn. Het is dus verboden (een) controle(s) dusdanig te plaatsen dat niet geheel duidelijk is aan welke weg of gelegenheid deze staat (staan).
- c. Een controle is geopend van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 60 minuten na de IPT van de deelnemer die daar het laatst zou moeten passeren.
Een deelnemer kan zich niet beroepen op het niet (meer) aanwezig zijn van een controle, indien hij ter plaatse arriveert op een tijdstip dat de controle niet geopend hoeft te zijn.
- d. Tijdcontroles en verkeerscontroles zijn altijd bemande controles. Routecontroles kunnen zowel bemande als onbemande controles zijn.
- e. De deelnemers zijn verplicht bij elke bemande controle te stoppen en de controlekaart aan de controleur af te geven.
De deelnemer dient ter plaatse te controleren of de invulling van de controlekaart door de controleur op de juiste wijze heeft plaatsgevonden. Verhaal achteraf is niet mogelijk. Tijden gegeven door controleurs zijn bindend.
Debat met de controleur(s) is niet toegestaan; aanwijzingen van de controleur(s) dienen terstond te worden opgevolgd.

- f. De deelnemers zijn verplicht bij onbemande RC's de betreffende letter of het betreffende getal terstond enkellijng en onuitwisbaar in het eerstvolgende open vakje van de controlekaart te noteren.
- g. Bij een stempelcontrole dienen de deelnemers terstond een afdruk van de betreffende stempel in het eerstvolgende open vakje van de controlekaart te plaatsen.
Bij route- en tijdcontroles is het de organisator verboden fouten per radiografische communicatiemiddelen aan een verder gelegen post door te geven. Fouten en/of afwijkingen kunnen alleen door de bij de controlevlag aanwezige controleur(s) visueel worden geconstateerd.
- h. De door de organisator van de rit zo nauwkeurig mogelijk opgenomen afstanden en op de controlekaart(en) vermelde tijden zijn bindend voor alle deelnemers.

4. ROUTECONTROLES

- a. Een bemande RC is kenbaar aan tenminste één oranje vlag. Indien een bemande RC vanuit beide rijrichtingen aangedaan moet worden, dan dient de organisator aan beide zijden van de weg een vlag te plaatsen.
- b. Een onbemande RC is kenbaar aan:
 - 1. tenminste één oranje vlag, waaraan of waarbij een WIT of ORANJE bord met een ZWARTE letter of getal is opgesteld, of;
 - 2. tenminste één oranje vlag waaraan of waarbij aanwezig een stempel en een stempelkussen (stempelcontrole), of;
 - 3. een bord met een oppervlak van minimaal 225 cm² met daarop een oranje vlak van minimaal 144 cm², waarop in zwart een letter of getal, of;
 - 4. een bord met een oppervlak van minimaal 400 cm² met daarop een oranje vlak van minimaal 64 cm², waarop in zwart een letter of getal.
- c. De onder sub. b. 1, 3 en 4 bedoelde getallen dienen geheel en positief te zijn (1, 2, 3 enz.) en de bedoelde letters dienen tot het Nederlandse alfabet behorende (hoofd)letters te zijn (A, B, C enz. resp. a, b, c enz.), inclusief Y, y, IJ en ij.
- d. Routeafwijkingen kunnen worden geconstateerd, doordat men kennelijk een verkeerde weg berijdt, dan wel vanuit de verkeerde richting een RC binnenrijdt, alsmede door routecontroles die buiten de bedoelde route zijn opgesteld.
- e. Wordt aan een RC de passeertijd van de deelnemers opgenomen voor ex-aequo klassering, dan blijft dit een RC, kenbaar aan tenminste een oranje vlag.

5. OPDRACHTEN BIJ ROUTECONTROLES

- a. Bij een RC kan hetzij mondeling hetzij schriftelijk een opdracht worden gegeven, welke bij voorrang moet worden opgevolgd. Niet door een controleur verstrekte opdracht(en) wordt (worden) gegeven bij of op een bord, zoals bedoeld in artikel 4b (zie eventueel voorbeeld aan de starttafel).
Hierbij kunnen coderingen gebruikt worden. Deze staan vermeld in het BRR, DRR en TRK. De coderingen dienen met zwarte letters/cijfers op een witte ondergrond te zijn weergegeven.
- b. Van de opdracht(en) bij RC's, de kleur(en) en/of gebezigde tekst(en) mag de uitzetter cq organisator nimmer misbruik maken.
- c. Teneinde misverstanden te voorkomen, moeten codeopdrachten altijd duidelijk onderling gescheiden zijn.
- d. Door een opdracht bij een controle vervallen alle opdrachten bij eerder aangedane controles.

6. TIJDCONTROLES (ALGEMEEN)

- a. Tijdcontroles zijn startcontrole (SC), vaste tijdcontroles (VTC) of geheime tijdcontroles (GTC) en finishcontrole (FC).
- b. Er worden in een rit, manche of traject uitsluitend VTC's of uitsluitend GTC's als tijdcontrole opgesteld, omdat een combinatie van beide niet mogelijk is.
- c. Indien in een rit na een tijdcontrole een rust is ingelast, dient de organisator op ondubbelzinnige wijze aan te geven op welk tijdstip de deelnemer na de rust geacht wordt te starten.
- d. De minuut telt wanneer deze vol is, bijvoorbeeld:
12 uur 59' 43" is 12 uur 59'.

7. STARTCONTROLE

- a. De start van een rit, manche of traject vindt plaats bij een SC. De plaats van deze SC dient altijd op ondubbelzinnige wijze aan de deelnemers bekend te worden gemaakt.
- b. Een SC is kenbaar aan tenminste één blauwe vlag.
- c. Iedere deelnemer wordt op of na zijn IPT (opnieuw) gestart.

8. VASTE TIJDCONTROLES

- a. Een VTC wordt in/op de rijopdracht naar plaats en op de controlekaart naar passeertijd aangegeven.
- b. Een VTC is kenbaar aan tenminste één gele vlag.
- c. Een VTC is voor iedere deelnemer geopend tot 60 minuten na de IPT van de betreffende deelnemer.
- d. Later melden aan - of het missen van - een VTC betekent niet-klassering.

9. GEHEIME TIJDCONTROLES

- a. Een GTC wordt niet van te voren naar afstand of tijd bekend gemaakt.
- b. Een GTC is kenbaar aan tenminste één witte vlag.
- c. Een GTC is voor iedere deelnemer geopend van 15 minuten vóór, tot 60 minuten na de IPT van de betreffende deelnemer.
- d. Later melden aan - of het missen van - een GTC betekent niet-klassering.
- e. Stoppen en/of keren in het zicht van een GTC is niet toegestaan.

10. FINISHCONTROLE

- a. De finishcontrole (FC) is een tijdcontrole waarvan de juiste plaats op ondubbelzinnige wijze moet zijn aangegeven.
- b. Een FC is kenbaar aan tenminste één gele vlag.
- c. De FC is voor iedere deelnemer geopend tot 60 minuten na de IPT van de betreffende deelnemer.
- d. Later melden aan - of het missen van - een FC betekent niet-klassering.

11. VERKEERSCONTROLE

Verkeerscontroles (VC) dienen om na te gaan of de deelnemers zich aan de wettelijke verkeersvoorschriften houden.

12. RODE VLAGGEN

Aan de route geplaatste rode vlaggen duiden verkeerstechnisch of rijtechnisch moeilijke of gevaarlijke situaties aan. Bij het berijden van dergelijke situaties is uiterste voorzichtigheid geboden.

13. STRAFPUNTEN ALGEMEEN

- a. Elke geconstateerde fout c.q. routeafwijking wordt bestraft met maximaal 30 strafpunten, te weten:
 1. het missen van een goede RC
 2. het aandoen van een foute RC
 3. het fout hebben van een verkeerscontrole
- b. Indien gebruik wordt gemaakt van meerdere RC's om te controleren of een deelnemer een bepaalde (deel)opdracht juist heeft uitgevoerd, dienen deze RC's als een zgn. combinatie op de ideale controlekaart te worden aangegeven. Afwijking van deze ideale combinatie wordt met maximaal 30 strafpunten bestraft.
Het is toegestaan het onjuist uitvoeren van een deelopdracht met minder dan 30 strafpunten te bestraffen (bijv. 2 x 15 strafpunten).
- c. Indien na het publiceren van de ideale controlekaart blijkt, dat andere dan de eventueel reeds aangegeven combinatie(s) voorkomen, worden ook deze combinaties met maximaal 30 strafpunten elk bestraft, een en ander in overleg met de sportcommissaris (voor zover aanwezig).
- d. Indien een deelnemer een RC aandoet welke buiten de goede route is geplaatst en hierdoor één of meerdere RC's mist welke aan de goede route zijn geplaatst, wordt dit bestraft met maximaal 30 strafpunten.
- e. Voor het in verkeerde volgorde aandoen van controles wordt ten hoogste zoveel maal 30 strafpunten gegeven als het minimum aantal verschuivingen van de RC's op de controle-kaart bedraagt, nodig om deze weer in de juiste volgorde te brengen. De onder sub b en c bedoelde combinaties worden hierbij als één RC beschouwd.
- f. Voor het aandoen van controles welke niet op de ideale controlekaart voorkomen wordt men bestraft met 30 strafpunten per controle. Wanneer een en ander het gevolg is van het rijden van een stuk route dat niet voor de betreffende deelnemer bestemd was, dan dienen de daardoor aangedane controles als combinatie te worden aangemerkt en derhalve te worden bestraft met maximaal 30 strafpunten.

14. STRAFPUNTEN BIJ VTC'S

- a. Voor het te laat melden aan een VTC: 1 strafpunt per minuut.
- b. Als gevolg van het te vroeg of te laat aandoen van een VTC wijzigt het tijdschema niet. De openingstijden van VTC's voor een deelnemer zijn gerelateerd aan de IPT van de betreffende deelnemer.
- c. Strafpunten voor het later dan op de IPT melden aan een VTC worden verminderd met het aantal strafpunten, dat overeenkomt met het aantal minuten, waarmee de deelnemer de IPT van de voorgaande VTC heeft overschreden.
- d. Tijdsstrafpunten voor 'te laat' cumuleren dus niet: is een deelnemer bijvoorbeeld aan de 1^e VTC 5 minuten na zijn IPT, dan krijgt hij/zij daarvoor 5 strafpunten, maar hij/zij mag nu aan alle volgende VTC's straffeloos 5 minuten na de IPT komen. Loopt de deelnemer tijd in, dan geldt het niet cumuleren slechts voor de dan eventueel resterende tijdsoverschrijding.

e. Voorbeelden van de vaststelling van het aantal strafpunten bij VTC's:

	VTC 1	VTC 2	VTC 3	FC	Tot.
IPT	11.16	12.41	14.16	15.16	
WPT	11.43	13.28	15.01	16.08	
afwijking	+27	+47	+45	+52	
strafpunten	27	20	0	7	54
WPT	10.57	12.43	14.12	15.21	
afwijking	-19	+2	-4	+5	
strafpunten	0	2	0	5	7
WPT	11.50	13.41	15.19	16.10	
afwijking	+34	+60	+63	+54	
strafpunten	34	26	1)		NG

1) = meer dan 60 minuten te laat, dus niet-klassering.

15. STRAFPUNTEN BIJ GTC'S

- Voor het te vroeg of te laat melden aan een GTC: 1 strafpunt per minuut.
- Voor het vroeger dan 15 minuten voor de IPT melden aan een GTC: 30 strafpunten.
- Bij een rit met GTC's moet de deelnemer zich tussen SC en de 1^e GTC, tussen twee GTC's en tussen een GTC en de FC, zo nauwkeurig mogelijk aan de voorgeschreven gemiddelde snelheid (het ideale tijdschema) houden.
- De ideale rijtijd voor een bepaalde afstand vanaf de start, wordt berekend door de afstand te delen door de voorgeschreven gemiddelde snelheid, waarbij onderdelen van minuten steeds naar boven worden afgerond.
- De rijtijd tot aan de verschillende GTC's moet steeds vanaf de start worden berekend en niet vanaf een voorgaande GTC.
- De deelnemers worden steeds geacht in de laatste seconde van de startminuut te zijn vertrokken.
- De afstand vanaf de start wordt bij iedere GTC na het passeren van de vlag(gen) aangegeven.
- De strafpunten voor het te vroeg of te laat passeren van een GTC cumuleren niet, maar iedere afwijking t.o.v. het ideale tijdschema geeft 1 strafpunt per minuut afwijking. Is de deelnemer bijvoorbeeld aan de 1^e GTC 5 minuten te laat (vroeg), dan ontvangt hij daarvoor 5 strafpunten, maar hij moet nu aan de volgende GTC's eveneens 5 minuten te laat (vroeg) komen ten opzichte van het ideale tijdschema, om daar géén strafpunten te krijgen. Loopt de deelnemer vervolgens verder uit op het tijdschema, dan wel loopt hij/zij tijd in, dan wordt het tijdschema navenant aangepast.
- Het vroeger dan 15 minuten aandoen van een GTC's geeft géén wijziging in het bestaande tijdschema.
- Teneinde het de deelnemers mogelijk te maken de eventuele afwijking van de kilometerteller ten opzichte van die van de organisator vast te stellen, moet bij een duidelijk oriënteringspunt, dat tussen 5 en 12 kilometer vanaf de start is gelegen, de gereden afstand in de rijopdracht worden vermeld.
- Voorbeelden van de vaststelling van het aantal strafpunten bij GTC's:

- Stel de starttijd van een deelnemer is 13.01 uur.
- De voorgeschreven gemiddelde snelheid is 30 km/uur.
- De berekening van de rijtijd van de start tot GTC 1 (zie tabel) gaat dan als volgt:
 $15,3 \times 60 : 30 = 30,6$ is afgerond 31 minuten.

	GTC 1	GTC 2	GTC 3	FC	Tot.
afstand km	15,3	30,7	45,8	70,0	
rijtijd min	31	62	92	140	
IPT	13.32	14.03	14.33	15.21	
WPT	13.35	14.07	14.29	15.03	
afwijking	+3	+4	-4	-18	
strafpunten	3	1	8	14	26
WPT	13.28	14.03	14.39	15.39	
afwijking	-4	0	+6	+18	
strafpunten	4	4	6	12	26
WPT	13.21	13.59	14.17	15.15	
afwijking	-11	-4	-16	-6	
strafpunten	11	7	301)	2	50
WPT	13.17	14.54	15.34	16.12	
afwijking	-15	+51	+62	+51	
strafpunten	15	66	2)		NG

1) = meer dan 15 minuten te vroeg.

2) = meer dan 60 minuten te laat, dus niet-klassering.