

Nederlandse
Historische
Rally Federatie

NHRF

www.nhrf.nl

Standaard Reglement Organisatoren Historische Regelmatigheidsritten

Versie 3.2 – maart 2022

Inhoudsopgave

1.	ALGEMEEN.....	3
1.1.	Doel	3
1.2.	Versiebeheer	3
1.3.	Wijzigingen	3
1.4.	Definities	3
1.5.	Toepassingsbereik	5
1.6.	Lidmaatschap	5
1.7.	Evenementenkalender	5
2.	REGLEMENT VAN HET EVENEMENT	6
2.1.	Samenstellen	6
2.2.	Aanbieden	7
2.3.	Keuring	7
2.4.	Publicatie	7
2.5.	Bulletins.....	7
3.	TOELICHTING OP HET SJABLOON	8
3.1.	Organisatorische aspecten.....	8
3.2.	Technische aspecten	10
3.3.	Beschrijving systemen	11

Versie 3.2 van het Standaard Reglement Organisatoren Historische Regelmatigheidsritten is vastgesteld door de Reglementencommissie vande NHRF op 28 februari 2022.

1. ALGEMEEN

1.1. Doel

Het “Standaard Reglement Organisatoren Historische Regelmatigheidsritten” (kortweg SR) bestaat uit bepalingen voor het organiseren van regelmatigheidsritten voor historische automobielen door leden van de NHRF. De bepalingen die tevens van belang zijn voor deelnemers aan deze regelmatigheidsritten zijn opgenomen in het Sjabloon Reglement NHRF-regelmatigheidsrit (kortweg Sjabloon).

Bij het organiseren van een NHRF-regelmatigheidsrit dient de organisator zich aan de regelgeving zoals geformuleerd in het SR en het Sjabloon te houden.

1.2. Versiebeheer

Een nieuwe versie x+1.0 van het SR (waarin ‘grote’ wijzigingen zijn doorgevoerd in versie x.y) wordt voorgelegd aan de algemene ledenvergadering van de NHRF (ALV), die in het najaar plaatsvindt. Na goedkeuring wordt de nieuwe versie uiterlijk 1 december gepubliceerd op de website van de NHRF (www.nhrf.nl) en gaat met ingang van 1 januari gelden.

Een nieuwe subversie x.y+1, (waarin ‘kleine’ wijzigingen zijn doorgevoerd in versie x.y, die met name bedoeld zijn om het SR ‘in lijn’ te houden met het Sjabloon) wordt bij publicatie op de website aan de leden van de NHRF bekendgemaakt. Een nieuwe subversie zal ook rond de jaarwisseling plaatsvinden, zodat een kalenderjaar met één (sub)versie van het SR zal verlopen.

Een nieuwe (sub)versie van het Sjabloon hoeft geen nieuwe (sub)versie van het SR te betekenen. Een nieuwe (sub)versie van het Sjabloon wordt vóór publicatie voorgelegd aan de leden van de NHRF. Dat hoeft niet per definitie bij de ALV te gebeuren, al zal er ook hierbij naar gestreefd worden dat een kalenderjaar met één (sub)versie van het Sjabloon verloopt.

1.3. Wijzigingen

De Reglementencommissie van de NHRF is de instantie die wijzigingen doorvoert in het SR en/of Sjabloon op basis van ontwikkelingen in de ‘Historische Rallywereld’. Dat zijn ontwikkelingen op organisatorisch, technisch en/of kaartleestechnisch vlak die zich binnen het waarnemingsvlak van de Reglementencommissie afspelen. Nieuwe (sub)versies van het SR en het Sjabloon worden op de website van de NHRF gepubliceerd, vergezeld van een overzicht van de inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de vorige versie(s).

Het door de leden van de NHRF meedenken over de inhoud van het SR en het Sjabloon wordt op prijs gesteld. Zij kunnen een onderbouwd wijzigingsvoorstel naar reglement@nhrf.nl mailen. De Reglementencommissie van de NHRF beoordeelt het wijzigingsvoorstel op correctheid, compleetheid en consistentie met de overige inhoud van het SR en Sjabloon. Als dat in orde is, dan wordt het wijzigingsvoorstel op de agenda van de ALV geplaatst, voorzien van een bijlage waarin de Reglementencommissie toelicht of het wat haar betreft een wijziging van toegevoegde waarde is (of niet) en wat de consequenties van de wijziging voor organisatoren en/of deelnemers zijn. Op de ALV wordt beslist of de wijziging gaat plaatsvinden of niet.

1.4. Definities

ALV	Jaarlijkse Algemene Ledenvergadering van de NHRF die in het najaar gehouden wordt;
Bulletin	Officiële mededeling van de organisator inzake de gang van zaken voorafgaand aan of tijdens een evenement, als aanvulling op en/of wijziging van het reglement;
Conformiteitcontrole	Controle die de organisator voor de start van het evenement kan houden om te controleren of de deelnemende auto voldoet aan de door de organisator gestelde eisen;
Contactpersoon deelnemers	De persoon die de taak heeft om antwoord te geven op door deelnemers gestelde vragen, informatie te verstrekken over zaken die verband houden met het reglement of het verloop van de regelmatigheidsrit;
Deelnemende auto	Auto die een deelnemer gebruikt om deel te nemen aan het evenement en waarvoor tenminste een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering is afgesloten conform de vereisten zoals vastgelegd in de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM);
Historische auto	Auto met een bouwjaar van maximaal 1990 en zich bij voorkeur in een zo origineel mogelijke staat bevindt. De organisator is bevoegd de minimum leeftijdsgrens voor deelnemende auto's te verhogen (dus een maximaal bouwjaar van vóór 1990 te kiezen);
Internationaal evenement	Evenement dat geheel of gedeeltelijk buiten Nederlands grondgebied plaatsvindt;
Klassement	De door een organisator na afloop van een evenement opgestelde rangschikking;
NHRF-regelmatigheidsrit	Onder auspiciën van de NHRF georganiseerd evenement voor historische auto's dat bestaat uit een aantal route-opdrachten/proeven (bijv. bol-pijl, kaartlezen, regelmatigheidsproeven en behendigheidsproeven);
Reglement (van het evenement)	Op basis van het Sjabloon opgesteld reglement van een NHRF-regelmatigheidsrit;
Sjabloon	Sjabloon Reglement NHRF-regelmatigheidsrit;
SR	Standaard Reglement Organisatoren Historische Regelmatigheidsritten;
Uitzetter	De persoon die de routeopdrachten/proeven van een NHRF-regelmatigheidsrit uitzet;
Waarnemer	Een door de NHRF aangestelde functionaris die namens de NHRF de gang van zaken tijdens een evenement observeert;

1.5. Toepassingsbereik

Dit reglement is van toepassing op alle nationale en internationale evenementen die onder auspiciën van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) verreden worden. De organisatoren zijn verplicht dit reglement te hanteren voor elke door hen te organiseren NHRF-regelmatigheidsrit, zoals gedefinieerd in paragraaf 1.4.

1.6. Lidmaatschap

De organisator van een NHRF-regelmatigheidsrit moet lid zijn van de NHRF. De leden van de NHRF staan vermeld op de website van de NHRF (www.nhrf.nl).

1.7. Evenementenkalender

De nationale en internationale NHRF-regelmatigheidsritten worden op een door de NHRF jaarlijks te publiceren evenementenkalender geplaatst. Een aanmelding voor plaatsing op de kalender dient uiterlijk 1 oktober van het jaar voorafgaand aan het evenement plaats te vinden bij de Reglementencommissie van de NHRF (reglement@nhrf.nl).

Een aanmelding dient vergezeld te gaan van de volgende gegevens:

1. Korte beschrijving soort evenement inclusief opgave van de diverse te hanteren klassen waarin deelnemers kunnen inschrijven;
2. Gebied(en) en/of land(en) die aangedaan zullen worden;
3. Globaal programma, inclusief data en tijdstippen;
4. Toe te laten auto's;
5. Indien van toepassing: kampioenschap(pen) waarvoor het evenement meetelt.

2. REGLEMENT VAN HET EVENEMENT

De organisator van een NHRF-regelmaticheidsrit dient het Reglement van het evenement op te stellen met (de geldende versie van) het Sjabloon en dient zich aan de daarin opgenomen bepalingen te houden. Het is een organisator niet toegestaan een evenement onder auspiciën van de NHRF te laten verrijden zonder goedgekeurd Reglement.

2.1. Samenstellen

Het Sjabloon kent twee verschijningsvormen: een voor evenementen waarbij de door de deelnemers te volgen route gecontroleerd wordt met fysieke controles langs de route en een voor evenementen waarbij de controleregistratie plaatsvindt met een app op een mobiele telefoon. Organisatoren die een mix van deze controlemethodes gebruiken dienen hun Reglement met behulp van beide sjablonen samen te stellen.

Beide verschijningsvormen van het Sjabloon bestaat uit drie hoofdstukken en drie bijlagen:

Hoofdstuk 1	Organisatorische aspecten
Hoofdstuk 2	Technische aspecten
Hoofdstuk 3	Beschrijvingen systemen
Bijlage A	Vrijwaringverklaring
Bijlage B	Calamiteitenprocedure
Bijlage C	Legenda

Het Sjabloon bevat een aantal tussen haakjes (< en >) geplaatste **blauwe** teksten. Deze teksten dienen (mèt de haakjes erbij) vervangen te worden door de voor het evenement van toepassing zijnde teksten. Doe dat in het Sjabloon met de 'Alles vervangen' functie van Word, zodat vaker voorkomende (gelijke) teksten in één keer vervangen worden.

In het Sjabloon komen ook **blauwe** teksten tussen ronde haakjes voor. Dat zijn aanduidingen wat ter plekke wel of niet te doen. Deze teksten dienen (natuurlijk) weggelaten te worden in het Reglement van het evenement.

Als bovenstaande acties zijn uitgevoerd dan kan het zijn dat de organisator nog wijzigingen wil aanbrengen in het Reglement. Daarvoor gelden onderstaande regels:

1. het is **niet** toegestaan (sub)artikelen of tekstdelen weg te laten uit hoofdstukken 1 en 2 en bijlagen A en B; uitzondering hierop vormen niet in de rit voorkomende herstelcodes (art. 2.5); als een (sub)artikel niet van toepassing is op het evenement (bijvoorbeeld als er geen behendigheidsproef is opgenomen in de rit), dan dient dat te worden aangegeven bij het betreffende (sub)artikel;
2. het is **wel** toegestaan subartikelen weg te laten uit hoofdstuk 3, namelijk de beschrijvingen van de niet in de rit voorkomende systemen); uitzondering hierop vormt art. 3.1 (Algemeen), dat moet blijven staan; bijlage C kan worden weggelaten als de legenda('s) niet daar, maar bijvoorbeeld in het routeboek van de eerste etappe worden opgenomen (dat dient te worden aangegeven in art. 2.1);
3. wijzigingen in de standaardtekst dienen in **rood** in het Reglement opgenomen te worden; zo kunnen zowel de Reglementencommissie als de deelnemers in één oogopslag zien wat afwijkt van de standaardtekst; bij een flinke aanpassing van een (sub)artikel kan ervoor gekozen worden niet de gewijzigde tekstdelen, maar de **kopregel** van het (sub)artikel rood te maken;
4. vervang het voorblad van het Sjabloon door een eigen voorblad waaraan duidelijk te zien is dat het om het Reglement van het evenement gaat; genereer tot slot de inhoudsopgave van het Reglement.

2.2. Aanbieden

Het Reglement van het evenement dient uiterlijk twee maanden voor het evenement ter keuring naar de Reglementencommissie van de NHRF gezonden te worden (mail naar reglement@nhrf.nl).

Als een organisator ervoor kiest speciale/geheime routeopdrachten/proeven in het evenement op te nemen, waarvan de systeembeschrijvingen niet in het Reglement maar in het routeboek of bij een onderweg uit te reiken routeopdracht zijn opgenomen, dan dienen deze systeem-beschrijvingen tegelijkertijd met het Reglement ter keuring te worden aangeboden.

2.3. Keuring

De Reglementencommissie toetst het Reglement van het evenement (en eventueel los van het Reglement uit te reiken systeembeschrijvingen) op correctheid, compleetheid en consistentie en beperkt zich daarbij in principe tot de ten opzichte van de standaardtekst van het Sjabloon gewijzigde (dus roodgekleurde) delen daarvan. Als de organisator zich niet aan de in art. 2.1 genoemde regels heeft gehouden (bijvoorbeeld (sub)artikelen heeft weggelaten of wijzigingen niet rood gekleurd heeft), dan wordt het Reglement niet goedgekeurd.

De organisator krijgt binnen 2 weken bericht van de bevindingen en eventueel nog aan te brengen aanpassingen. Als alles in orde is dan wordt een goedkeuringsnummer en –datum uitgereikt die in art. 1.1.4 van het Reglement moeten worden opgenomen.

2.4. Publicatie

Het definitieve, goedgekeurde Reglement dient ten minste een maand voor het evenement gepubliceerd te worden op de website van de organisator.

2.5. Bulletins

Het Reglement kan na goedkeuring alleen nog worden gewijzigd of aangevuld door middel van de publicatie van (een) bulletin(s). Bulletins dienen door de organisatie aan alle deelnemers waarvoor ze bedoeld zijn bekendgemaakt te worden. Een bulletin dient op de publicatieborden aangebracht en/of aan de betreffende deelnemers uitgereikt te worden.

3. TOELICHTING OP HET SJABLOON

In dit hoofdstuk worden een aantal zaken toegelicht waaraan bij de organisatie van een evenement gedacht moet worden. Het zijn onderwerpen die in het Sjabloon voorkomen. Onderstaande artikelen zijn gerelateerd aan de hoofdstukken van het Sjabloon.

3.1. Organisatorische aspecten

3.1.1. Vergunningen/Ontheffingen

Als een evenement zich (deels) op het grondgebied van een ander land dan Nederland afspeelt, dan dient de organisator van het betreffende evenement zich te houden aan het gestelde in de ter plaatse geldende regelgeving van de verantwoordelijke overheidsinstantie(s) en wetgeving in het betreffende land.

De organisator is verplicht over de benodigde vergunningen/ontheffingen te beschikken voor zijn evenement. Organisatoren van internationale evenementen dienen toestemming te hebben van de bevoegde lokale en/of nationale overheidsinstantie(s) van het land (cq. de landen) waar het evenement plaatsvindt. Het is een organisator niet toegestaan een evenement onder auspiciën van de NHRF te laten plaatsvinden zonder de benodigde vergunningen en/of ontheffingen van de bevoegde overheidsinstantie(s).

Een organisator dient vóór aanvang van zijn evenement de vereiste vergunningen/ontheffingen in bezit te hebben. De Reglementencommissie van de NHRF kan de organisator vragen (een kopie van) de betreffende documenten naar reglement@nhrf.nl te mailen.

3.1.2. Inschrijvingen

De organisator kan bepalen dat deelname aan het evenement alleen op uitnodiging kan plaatsvinden, dan wel dat deze beperkt is voor leden/donateurs van een bepaalde vereniging/stichting, of dat deze in principe voor iedereen open staat.

3.1.3. Klassen – bouwjaar

De organisator kan het aantal klassen en de mate van benodigde ervaring voor deelname in de klassen zelf bepalen. Er kunnen ook klassen toegevoegd worden voor deelnemers met een personenauto met een bouwjaar van 1991 of later. Voor deelnemers in deze moderne/youngtimerklasse gelden verder dezelfde bepalingen van het reglement.

Bij evenementen die meetellen voor een kampioenschap waaraan eisen gesteld worden aan de klassenindeling en/of aan het bouwjaar van de personenauto waarin wordt deelgenomen dient aangegeven te worden hoe daarmee wordt omgegaan (bijvoorbeeld het niet meetellen voor dat kampioenschap, het niet in het klassement opnemen van deelnemers met te jonge auto's, enz.).

3.1.4. Inschrijving teams

De organisator kan, in plaats van voor de start op de (eerste) wedstrijddag, de inschrijving van teams ook via een aanvullende digitale inschrijving of via mail laten plaatsvinden (bijvoorbeeld na publicatie van de startlijst en minimaal een dag voor de wedstrijddag).

3.1.5. Tijdschema

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.

Bij meerdaagse evenementen dient de organisator ervoor te zorgen dat deelnemers tussen twee dagen altijd tenminste zes uur kunnen rusten.

3.1.6. Documentencontrole – Inschrijftafel

Geef in art. 1.8.2 precies aan wat er van de deelnemers verwacht wordt (= wat ze bij zich moeten hebben), dat scheelt tijd en voorkomt misverstanden en ergernis op de wedstrijddag. Stel indien mogelijk de avond vóór de (eerste) wedstrijddag de documentencontrole ook enige tijd open (en vermeld dat in art. 1.4).

3.1.7. Uitslag – uitleg

Aan het eind van de wedstrijddag dient door de organisator een daguitslag te publiceren. Bij meerdaagse evenementen geldt dat voor elke wedstrijddag, waarbij vanaf dag 2 een (tussen)klassement bekendgemaakt wordt.

In de daguitslag worden de opgelopen strafpunten op een zodanige wijze vermeld, dat de deelnemer kan nagaan waar hij of zij deze heeft opgelopen. Er dient daarvoor ten behoeve van de deelnemers een route-uitleg beschikbaar te zijn en een zogenoemde moederkaart met daarop de goede en foute controlepunten (lieft met uitleg waarom controles goed of fout zijn).

3.1.8. Vragen – neutralisaties – protesten

Om de periode tussen finish en publicatie van de uitslag zo helder en kort mogelijk te laten zijn wordt de organisator aangeraden ervoor te zorgen dat:

1. de route gecontroleerd is door (een) goede narijder(s) van het niveau van de uitzetter;
2. er voldoende vragenformulieren beschikbaar zijn (laat ze bij voorkeur opnemen achterin het routeboek);
3. het tijdstip van sluiting van de finish (dat per klasse kan verschillen) op de publicatieborden bekendgemaakt wordt;
4. het inleverpunt van vragenformulieren (de finishcontrole) beschikbaar/bezet is, zij op de hoogte zijn van het tijdstip van de finishsluiting(en) (en tot 30 minuten daarna vragenformulieren mogen aannemen) en ingeleverde vragenformulieren steeds direct worden doorgespeeld naar degene die de vragen beantwoordt;
5. op twee sets moederkaarten wordt bijgehouden welke neutralisaties moeten plaatsvinden;
6. zodra het laatste vragenformulieren beantwoord is een set moederkaarten met neutralisaties wordt doorgegeven aan de rekenkamer en de andere set moederkaarten + de beantwoorde vragenformulieren op het publicatiebord aangebracht worden ('oude' moederkaarten weghalen);
7. de deelnemers gemeld wordt dat de vragenbriefjes beantwoord zijn;
8. zodra de rekenkamer een (nieuwe) voorlopige uitslag heeft deze op het publicatiebord aangebracht wordt, de deelnemers wordt gemeld dat dat gebeurd is en ze nog 15 minuten hebben om rekenvragen te stellen (formulieren bij de finishcontrole);

9. de finishcontrole (nog/weer) bezet is en een aantal lege vragenformulieren heeft, zij op de hoogte zijn van het tijdstip van de publicatie van de voorlopige uitslag (en tot 15 minuten daarna vragenformulieren mogen aannemen) en ingeleverde vragenformulieren steeds direct worden doorgespeeld naar de rekenkamer;
10. zodra de rekenkamer de definitieve uitslag heeft deze op het publicatiebord aangebracht wordt, de deelnemers wordt gemeld dat dat gebeurd is en eventueel het tijdstip van de prijsuitreiking wordt medegedeeld.

3.2. Technische aspecten

3.2.1. Routeboek

Bij trajecten/routesecties met visgraat en/of bol-pijl zonder afstanden en/of andere systemen zonder kaart (ondergrond) is de organisator verplicht om op de een of andere wijze (bijvoorbeeld door een kaartfragment of een adres) het begin en het einde van het traject/routesectie aan te geven.

3.2.2. Dagfinish

In het Sjabloon is voor de dagfinish een maximale tijdsoverschrijding van 30 minuten toegestaan. De organisator mag deze uitlooptijd verlengen tot maximaal 60 minuten.

Bij meerdaagse evenementen dient te worden aangegeven wat de consequenties zijn van het missen van de dagfinish (in hoeverre de volgende dag nog kan worden deelgenomen, bijvoorbeeld door de deelnemers een strafpuntenaantal voor het missen van de dagfinish toe te kennen of de deelnemers alleen nog buiten mededinging te laten meedoen).

3.2.3. Tijd inhalen

Een eenmaal opgelopen vertraging mag naar keuze van een organisator wel of niet ingehaald worden. In het Sjabloon is standaard gekozen voor straffeloos inhalen van verloren tijd. De organisator kan ervoor kiezen dat te wijzigen (in wel bestraffen of met een maximaal aantal straffeloos in te halen minuten).

3.2.4. Regelmatigheidsproef (RP)

Een RP 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 het evenement behorende verkeer dient tot een minimum beperkt te worden.

De gemiddelde snelheid van een RP is afhankelijk van de klasse waarin de deelnemer rijdt. Voor de hoogste klasse is dit maximaal 49,9 km/uur en voor de laagste klasse maximaal 45 km/uur, waarbij de organisator rekening moet houden met de infrastructuur en/of omstandigheden en/of het tijdstip waarop de RP wordt verreden. RP's mogen snelheidswisselingen bevatten.

Voorafgaand aan een evenement met een RP kan de deelnemer door middel van een ijktraject in de gelegenheid gesteld te worden zijn afstandsmeetapparatuur te vergelijken met die van de organisator. De organisator kan ook aangeven hoe groot de afwijking is, bijvoorbeeld door een vergelijking met de afstand tussen twee hectometerpaaltjes op een N- of A-weg.

3.2.5. Behendigheidspoeef (Test)

Een behendigheidspoeef dient zodanig ingericht te zijn, dat wordt voorkomen dat gevaar kan ontstaan voor officials, marshals, overige medewerkers van het evenement en/of omstanders en dat gevaar voor de deelnemende auto's en deelnemers zoveel als redelijkerwijs mogelijk is beperkt wordt. De poef moet, uit veiligheidsoverwegingen, van start tot finish kunnen worden overzien door de officials.

Het niet halen van de normtijd mag bestraft worden (standaard in het Sjabloon is 1 strafpunt per seconde overschrijding van de normtijd), maar de snelste rijtijd mag nooit bepalend zijn voor het klassement.

3.2.6. Snelheidscontroles

Een snelheidscontrole is bedoeld om deelnemers te behoeden voor te snel rijden op plaatsen waar dat mogelijk gevaar oplevert en om in een bebouwde omgeving overlast voor aanwonenden tot een minimum te beperken, niet om deelnemers strafpunten te bezorgen op plaatsen waar ze dat niet verwachten.

Snelheidscontroles dienen opgesteld te worden op roudedelen waar alle deelnemers langskomen en waar het redelijkerwijs mogelijk is om de snelheid van alle deelnemers goed te kunnen meten. Als van officials gebruik gemaakt wordt om de snelheidsmeting te doen, dan dienen zij getraind te zijn in het goed gebruiken van de meetapparatuur en geïnstreerd te worden waar ze precies opgesteld moeten staan. Als ook maar één snelheidsmeting aantoonbaar niet (goed) gelukt is, dan dient de snelheidscontrole voor alle deelnemers geneutraliseerd te worden.

3.3. Beschrijving systemen

Gebruik zoveel als mogelijk de systeembeschrijvingen zoals die zijn opgenomen in hoofdstuk 3 van het Sjabloon. De deelnemers zijn vertrouwd met die formuleringen en weten waar ze aan toe zijn. Het is daarom van het grootste belang dat door de organisator gewenste afwijkingen in **rood** aangegeven worden.

Het is toegestaan een systeem in het Reglement op te nemen dat niet in het Sjabloon voorkomt. De **kopregel** van de systeembeschrijving dient in zo'n geval in het rood opgenomen te zijn in het Reglement.

Het is toegestaan een mix van systemen te formuleren; ook daarvan dient de **kopregel** in rood in het Reglement opgenomen te worden.