

# 1. Reglement OefenHornenacht

De ASC van Hornerijders organiseert op 18-10-24 de OefenHornenacht en wordt verreden in Weert

Uitzetter:	Ad van der Werf
Start- en Finishlocatie	<b>De Sluis</b> , Industriekade 58, 6006 SJ Weert
Starttijd eerste equipe	19:01 op de website komen de starttijden te staan.
Rijtijd en afstand Sport + Tour	ca. 3:00 100km
Inschrijven via	<a href="http://www.hornerijders.nl">www.hornerijders.nl</a>
Inschrijfgeld:	€15.- Leden en deelnemers aan de Hornenacht gratis.
Controles:	digitaal met RallyCheck info: <a href="https://rallycheck.com/nl/rallycheck-user-manual/">https://rallycheck.com/nl/rallycheck-user-manual/</a>
Schaal	1:25.000
Strafpunten controles	30 per gemiste of foute controle
Tijdstrafpunten	1 per minuut te laat (max 30 minuten daarna niet geklasseerd). Te vroeg onbeperkt toegestaan
Snelheidscontrole	30 strafpunten voor elke 5 km te hard boven de max snelheid + 5 km

## Algemene Kaartleesbepalingen

### 1.1.1. De kaart

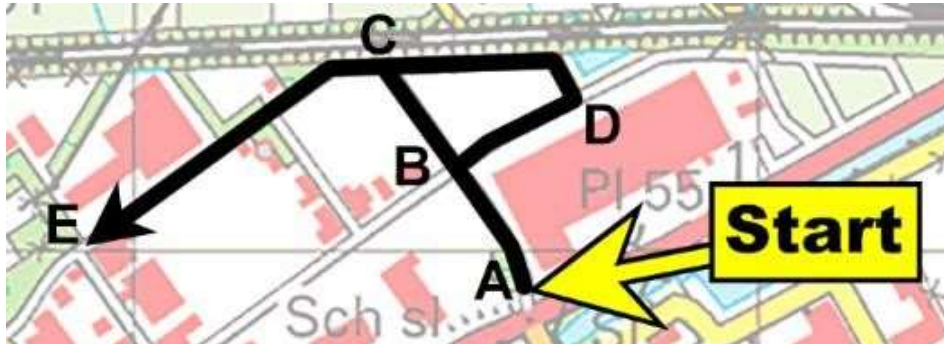
#### Het kaartfragment zelf

1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in aanleg/ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden.
3. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.
4. Een kaartweg die op de kaart als eenrichtingsweg is aangegeven mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen (ter hoogte van een zijweg) en doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang eveneens. Echter, wanneer uit kaarttekens of uit doorlopende bermlijnen van de bovenste weg blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.

#### Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

6. Bij een "kaartlas", waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltes langs de ingetekende lijn), stickers (logo's, rallyschilden, enz.) en tekstvakken (inclusief rondjes met nummers van pijlen, punten, enz.) onderbreken de daaronder gelegen kaartweg(en). Blokkadesymbolen (blokkeringskruisen/stippen, barricades, grenslijnen) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook. Een kaartweg is geblokkeerd als ter plaatse de weg en beide bermlijnen van de kaartweg bedekt zijn.
8. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet. Maar let op: in de kaartleessystemen (art. 3.3) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven.
9. Routesymbolen worden geacht uitsluitend op de onderliggende kaartweg te liggen. Pijlpunten die 'uitsteken' en een nabijgelegen kaartweg bedekken blokkeren die weg niet, ongeacht de richting waarin men rijdt.
10. Kleine "uitwasjes" aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
11. Een (deel van een) pijl of de ingetekende lijn mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden. Raken en kruisen wordt niet beschouwd als tegengesteld rijden.

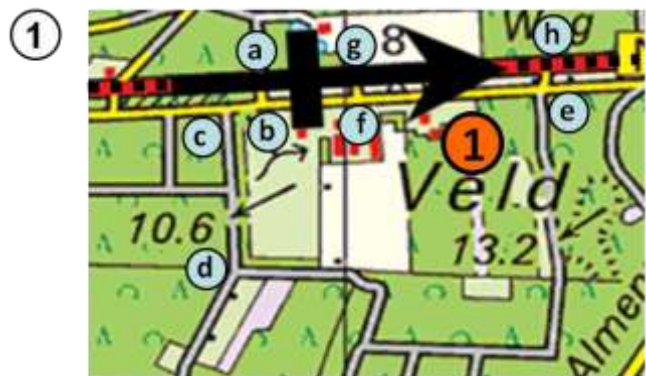
12. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
13. Om een punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
14. Cirkels of ellipsen die een quietzone of een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook niet.
15. **In pijlen en in de ingetekende lijn kunnen lussen zijn opgenomen. Alle routedelen van de lussen dienen via een zo kort mogelijke route en zonder de pijl resp. ingetekende lijn te verlaten in de routeconstructie opgenomen te worden.**  
Voorbeeld:



De route loopt via de letters A-B-C-D-B-C-E

### Figuur 1: voorbeeld van wel/niet blokkeren

Op het kaartfragment hiernaast is systeem "Pijlen kortste route met barricades" van toepassing. De stippelijntje geeft de hoofdroute aan. De nevenroute om de barricade in pijl 1 loopt via a-b-c-d-e-f-g. Niet door de barricade heenrijden, ook niet op de parallelweg. Wel door het kaartteken (pijlte dat naar "10.6" wijst) en de kaarttekst ("Veld") heen. Tenslotte mag óók door de pijlpunt van pijl 1 heengereden worden.



### 1.1.2. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van kaartwegen. Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).
2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan.
3. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen kaartwegen **meer dan eens en in beide richtingen** in de route worden opgenomen.
5. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

### 1.1.3. Het rijden van de route

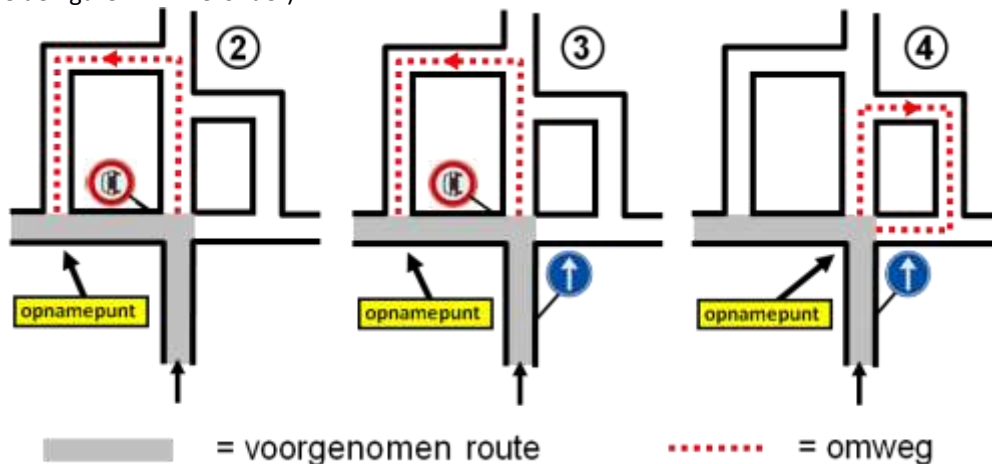
1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel bevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteeraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.

4. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding om te gaan omrijden en worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.
5. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan 50 meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.  
Voor de Tourklasse geldt dat een grotere afwijking dan 50 meter niet voorkomt en dat een juist geconstrueerde route altijd gereden kan worden. Deze klasse hoeft dus nooit een omweg te construeren. Voor de andere klassen geldt dat bij een grotere afwijking dan 50 meter art. 3.1.4 in werking treedt.

### 1.1.4. De constructie van een omweg (alleen Sportklasse)

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren over kaartwegen naar het punt waarop men de voorgenomen route kan opnemen (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  - a. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden als bij de routeconstructie;
  - b. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
  - c. de omweg zo kort mogelijk is.

Als een weg die men wil inrijden vanuit de rijrichting niet ingereden kan of mag worden, maar mogelijk wél vanuit (een) andere rijrichting(en), dan dient daar rekening mee gehouden te worden bij de constructie van een (nieuwe) omweg (zie de figuren 2-4 hieronder).



2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
3. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert men een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen (vanuit welke rijrichting(en)) niet in te rijden zijn (voorkennis). Die voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
4. Indien een weg die men wil inrijden niet aanwezig is of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende weg **wel** tegengesteld in die omweg worden opgenomen.
5. **Bij het systeem Grensbenadering mag de grenslijn in een herconstructie WEL worden overschreden.**

## 1.2. Herstelopdrachten bij controles

Bij het verschijnen van een controle in de app kan een (herstel)opdracht vermeld worden, die met voorrang op de routeopdracht uitgevoerd moet worden. In onderstaande opsomming treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander geheel getal (groter dan het vermelde cijfer) en – behalve bij herstelcode ROT – in plaats van de R (van rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

- |        |   |
|--------|---|
| 1R     | eerste weg rechts;                              |
| ER     | einde weg rechts;                               |
| HK     | hier keren;                                     |
| ROT 3R | op rotonde (of verkeersplein) derde weg rechts; |

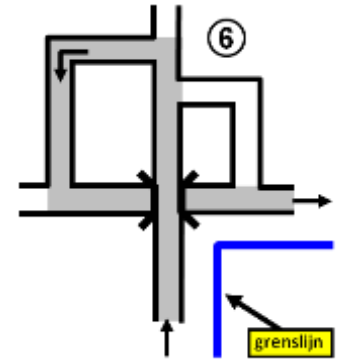
VR	voorrangskruising rechts;
VO	voorrangskruising oversteken;
XR	viersprong rechts;
XO	viersprong oversteken.

*Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie **in het veld***

NVO *)	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;	
DMIL *)	niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;	
DMG *)	niet (verder) omrijden, doorgaan met grensbenaderen;	
DMP 2	bij bol-pijl	doorgaan met opdracht 2;
	bij kaartlezen	niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met In achtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3.

## Grensbenadering

## Kaart 1



- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarbij de kaartrand of een op de kaart aangebrachte lijn (in het vervolg van dit artikel aangeduid met 'de grenslijn') zo dicht mogelijk in de in de routeopdracht aangegeven richting wordt benaderd.
- Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
  - de grenslijn niet overschreden wordt (raken mag wel);
  - het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
  - de route zo kort mogelijk is (zie ook hieronder).
- Als men bij de routeconstructie omwille van de grensbenadering zou willen afslaan op een ongelijkvloerse kruising (= rechtsaf slaan in figuur 6), dan dient een zo kort mogelijke route geconstrueerd te worden van op naar onder het viaduct (of andersom) om de route in de gewenste richting te kunnen voortzetten. Zie de grijze route in figuur 6.

## Punten kortste route

- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht genoemde punten van begin tot eind en in de aangegeven volgorde zijn opgenomen.

Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

## Pijlen kortste route

- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht genoemde pijlen van begin tot eind en in de aangegeven volgorde zijn opgenomen.
- (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.

Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

## Ingetekende Lijn (tourklasse)

- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
- De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen
- (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.

## Ingetekende Lijn met barricades (BARIL) (sportklasse)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereiden te worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereiden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. De IL wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  1. de IL op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
  2. de IL op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
  3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de IL en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.