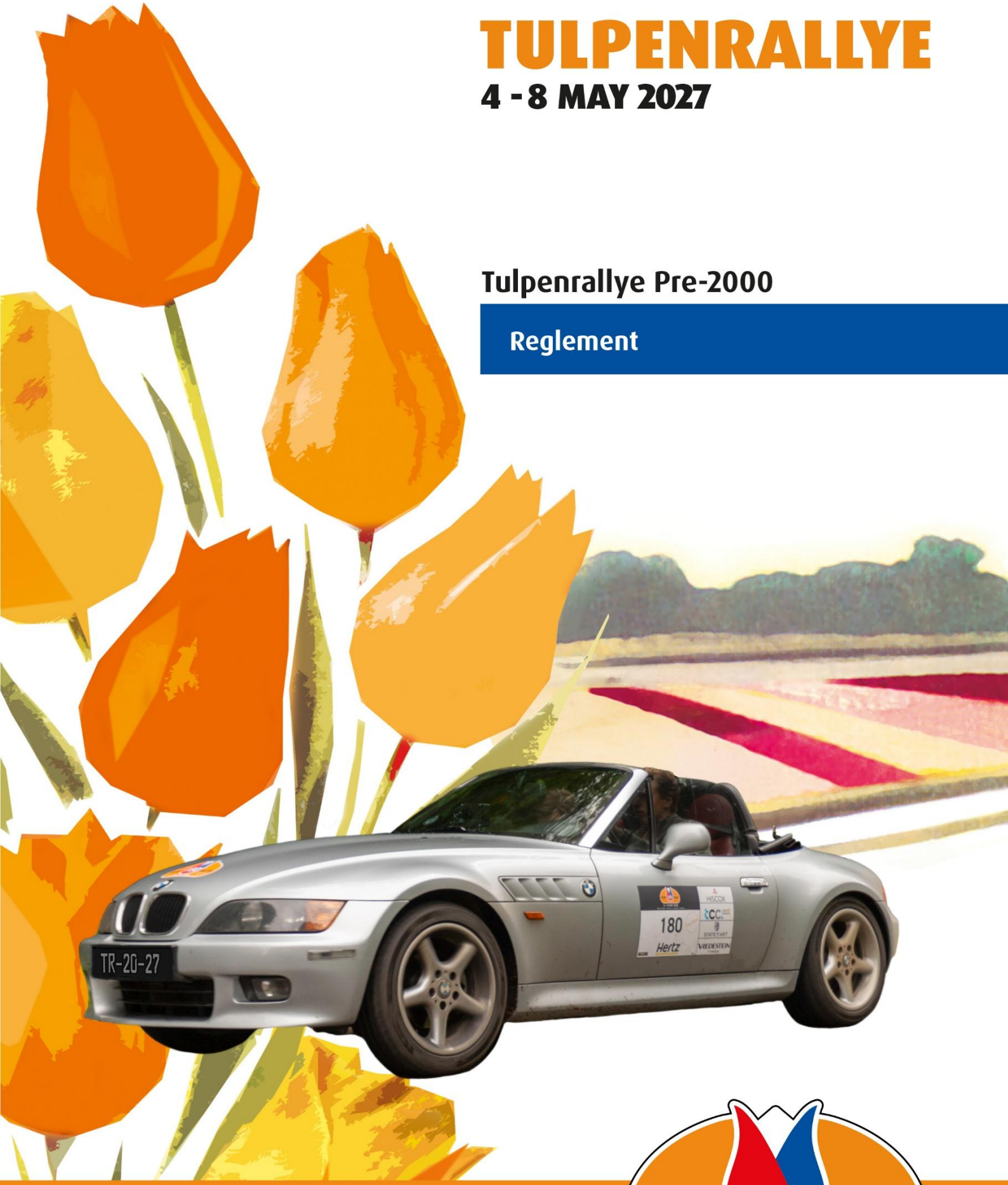
TULPENRALLYE

4 - 8 MAY 2027

Tulpenrallye Pre-2000

Reglement



Voorlopig – 7 september 2026

TULPEN 2027 RALLYE

Inhoudsopgave

1. OMSCHRIJVING RALLY 3

2. ORGANISATIE 3
2.1 - Organisatie team 3
2.2 - Organisatie support 3
2.3 - Rally Office (Head Quarters) 3
2.4 - Pers & Public Relations 3
2.5 - Partners 3

3. PROGRAMMA EN LOCATIES 4

4. INSCHRIJVING 5
4.1 - Inschrijvingsprocedure 5
4.2 - Wijzigen inschrijving 5
4.3 - Klassen 5
4.4 - Inschrijivng teams 5
4.5 - Inschrijfgelden 6
4.6 - Betaling inschrijfgelden 6
4.7 - Annulering inschrijving 7

5. AANSPRAKELIJKHEID - VERZEKERING 7
5.1 - Aansprakelijkheid 7
5.2 - Verzekering 8

6. AUTO 8
6.1 - Toe te laten auto's 8
6.2 - Verplichte voorzieningen in de auto 8
6.3 - Meetapparatuur in de auto 9
6.4 - Communicatieapparatuur 9
6.5 - Uitlaatgeluid 9
6.6 - Extra brandstof 10
6.7 - Reclame 10
6.8 - Extra vermeldingen 10
6.9 - Wedstrijdnummers 10

7. CONFORMITEITSCONTROLE 11
7.1 - Conformiteit van de auto 11
7.2 - Rallyauto Advies 11
7.3 - Documentencontrole 11
7.4 - Conformiteitscontroles 12

8. VERLOOP VAN HET EVENEMENT 12
8.1 - Route 12
8.2 - Routeboeken 12
8.3 - Tulp-infoboek 12
8.4 - Kaartmateriaal 12
8.5 - Uitleg routeconstructies 13
8.6 - Dwangpijlen 13
8.7 - Wegafsluiting 13
8.8 - Trip check 13
8.9 - Gedrag 13
8.10 - Telefonie 14
8.11 - Judges of fact 14
8.12 - Milieu 14
8.13 - Quiet zone 14
8.14 - Startprocedure 15
8.15 - Onderbreken 15
8.16 - Hervatten 15
8.17 - Uitvallen 15
8.18 - Tanken 15
8.19 - Bestraffing 15
8.20 - Verlichting 15

9. ROUTECONTROLES - TIJDCONTROLES 16
9.1 - Algemeen 16
9.2 - Routecontroles 16
9.3 - Tijdcontroles 16
9.4 - Controlekaarten 18
9.5 - Ideale meldingstijd bij tijdcontroles 18
9.6 - Tijdstraffen 20
9.7 - Neutralisaties 21

10. REGELMATIGHEIDSPROEF 21
10.1 - Procedure 21
10.2 - Start / Finish 21
10.3 - Geheime tijdcontrole (GTC) 22

11. TEST 22
11.1 - Procedure 22
11.2 - Start / Finish 22
11.3 - Helm 23

12. REPARATIES-BREAKDOWN EN ASSISTENTIE AUTO'S 23
12.1 - Reparaties 23
12.2 - Breakdown 23
12.3 - Assistentieauto's ("299", "399" en "499) 23

13. WINNAARS - PRIJSUITREIKING 23
13.1 - Klassementen 23
13.2 - Overall Winnaars 23
13.3 - Dagwinnaars 23
13.4 -Winnaars teams 24
13.5 - Ex aequo 24
13.6 - Prijsuitreiking 24
13.7 - Prijzen 24

14. VRAGEN 24
14.1 - Vragen 24

15. INTERPRETATIE EN AANPASSINGEN 25
15.1 - Interpretatie 25
15.2 - Aanpassingen 25

BIJLAGE 1 BOL-PIJL SYSTEEM 26
1. Bol-pijl systeem met afstanden 26
2. Bol-pijl systeem speciaal 27

BIJLAGE 2 KAARTLEESINSTRUCTIES 27
1.1 Algemene kaartleesbepalingen 27
1.2 Herstelopdrachten bij controles 29
1.3 Syeembeschrijvingen 30

BIJLAGE 3 TULPENRALLYE APP 34

1. OMSCHRIJVING RALLY

De “Stichting Tulpenrallye” licentienummer: 451; organiseert van 4 tot en met 8 mei 2027 een internationale regelmatigheidsrally, de Tulpenrallye Pre-2000. De rally wordt verreden volgens de bepalingen in de FIA International Sporting Code, het KNAF reglement Historische Regularity Rally's en met toestemming van de landelijke Historische Autosportorganisaties (FFSA, BEHVA en KNAF). Daarnaast volgens dit bijzonder reglement, het inschrijfformulier, briefings, bulletins en informatie *in de Tulpenrallye-app. De rally omvat diverse kaartleessystemen, bol-pijl systeem, tests en regelmatigheidsproeven. Het* eindklassement wordt bepaald door het correct aandoen van route- en tijdcontroles en de resultaten van tests en regelmatigheidsproeven.
Op deelname zijn de algemene voorwaarden van Stichting Tulpenrallye van toepassing. Bij strijd tussen dit reglement en die voorwaarden gaat dit reglement voor, tenzij dwingend recht zich daartegen verzet. De algemene voorwaarden en de privacyverklaring staan op www.tulpenrallye.nl.

Goedgekeurd door KNAF op: Permit nummer: 0451.26.105

2. ORGANISATIE

2.1 – Organisatie team

Frank Pauli	Voorzitter
Erwin Berkhof	Routechef
Jan Berkhof	Routechef
Kees van Loon	Partner- en Sponsorships / Media / Communicatie
Maarten Kalk	Hoofd Rekencentrum:
Marion Woud (40610)	Coördinator Vrijwilligers
Peter Rovers (46333)	Wedstrijdleider
Wilko Derksen	Logistiek en Deco

2.2 - Organisatie support

Hoofd Vergunningen:	Kees van Hattum
24-uurs auto:	John Hoogendoorn / Laurens Hoogendoorn
Assistent Routechefs:	Hanny Berkhof / Carina van Westen
Assistent Rekencentrum:	nnb / nnb
Assistentieauto “299”:	Job Brouwers
Assistentieauto “399”:	Bas Aalberts / Monique Aalberts
Assistentieauto “499”:	Donald Bramer / Roan de Vries
Conformiteitscontrole:	Pieter Dijkshoorn / Fabian v. Slooten

2.3 - Rally Office (Head Quarters)
+ 31 (0) 6 20361785 / +31 (06) 53263860 rallyoffice@tulpenrallye.nl
Tijdens de rally bevindt het Rally Office zich op start- en finishlocaties.

2.4 - Pers & Public Relations
Kees van Loon + 31 (0) 6 20361785 keesvanloon@tulpenrallye.nl

2.5 - Partners
De Tulpenrallye Pre-2000 2027 wordt onder meer mogelijk gemaakt door de 4 Partners van de Tulpenrallye; State of Art, Hiscox, TCC Smart IT Solutions en Hertz.

3. PROGRAMMA EN LOCATIES

Datum	Tijdstip	Programma	Locatie HQ
19-09-2026	10:00 uur	Opening inschrijving	www.tulpenrallye.nl
01-11-2026	20:00 uur	Bekendmaking voorlopige deelnemerslijst	www.tulpenrallye.nl
21-03-2027	20:00 uur	Publicatie definitief reglement	www.tulpenrallye.nl
28-03-2027	+/- 18:00 uur	Digitale verzending acceptatiebrieven	rallyoffice@tulpenrallye.nl
10-04-2027	13:30 - 17:00 uur	Conformiteitscontrole voor deelnemers uit Nederland die geen geldig Rally Auto Advies hebben. Tevens Rallycursus en oefenrit voor nieuwe deelnemers.	Locatie in midden Nederland
04-05-2027 Dinsdag	15:00 - 18:30 uur	*(Optioneel)* Start oefenroute **Autour de Vichy** Totale duur 1,5 - 2 uur. • Conformiteitscontrole buitenlandse equipes • Documentencontrole buitenlandse equipes • Alle deelnemers melden bij Rally Office voor feestelijk welkom en instructie	**Aletti Palace Hotel** 3 Place Joseph Aletti 03200 Vichy, France Tel: +33470302020 www.hotel-aletti.fr
	19:00 uur	Publicatie startlijst van woensdag 5 mei	
	19:30 - 23:00 uur	Diner	
05-05-2027 Woensdag	9:00 uur	Start 1e equipe etappe 1	
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 1	**Novotel Beaune** 25 Av. Charles de Gaulle 21200 Beaune, France Tel: +33 3 80 24 59 00
06-05-2027 Donderdag	9:00 uur	Start 1e equipe etappe 2	
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 2 **Diner:** Hotel de Ville de Nancy 1 Place Stanislas, 54000 Nancy	**Hotel Best Western Plus Crystal** 5 Rue Chanzy 54000 Nancy, France Tel: +33383175400 www.bestwestern-hotel-crystal.com
07-05-2027 Vrijdag	9:00 uur	Start 1e equipe etappe 3	
	v.a. 17:00 uur	Finish etappe 3	**Parc Hotel Alvisse** 120 Rte d'Echternach, 1453 Dommeldange Luxembourg Tel: +352 43 56 43
08-05-2027 Zaterdag	9:00 uur	Start 1e equipe etappe 4	
	v.a. 15:45 uur	Finish Tulpenrallye Pre-2000 2027	**Hotel van der Valk Eindhoven** Aalsterweg 322 5644 RL Eindhoven Nederland Tel: +31 40 211 6033
	19:00 uur	Publicatie eindklassementen	
	19:30 uur	Einde protesttermijn / Eindklassement definitief	
	19:30 - 01:00 uur	Feestelijk diner en prijsuitreiking Dress code: Black Tie	

4. INSCHRIJVING

4.1 – Inschrijvingsprocedure
Inschrijven voor de Tulpenrallye Pre-2000 is uitsluitend mogelijk op invitatie. Equipes (bestuurder en navigator) kunnen inschrijven via de website www.tulpenrallye.nl.
De inschrijving is geopend vanaf 19 september 2026 10:00 uur. Alleen equipes die een volledig inschrijfformulier (incl. foto's) hebben ingevuld en het voorinschrijfgeld hebben betaald kunnen worden geaccepteerd.
Het maximum aantal equipes aan de 73e Tulpenrallye en de Tulpenrallye Pre-2000 samen, is vastgesteld op 200.
De bekendmaking van de voorlopige deelnemerslijst gebeurt via de website uiterlijk op 1 november 2026 20:00 uur.
De organisatie behoudt zich het recht voor om een inschrijving te weigeren op gronden die met het evenement te maken hebben. Op verzoek laat de organisatie de grond weten. De navigator mag niet jonger zijn dan 16 jaar. Door het verzenden van het inschrijfformulier gaan de beide leden van de equipe akkoord met de rechtsbepalingen van dit reglement en alles wat daaronder wordt begrepen.

Bij inschrijving dient elke equipe tevens de volgende informatie aan te leveren:
- Kleurenfoto van de ingeschreven auto (aanleveren via digitale inschrijving).
- Pasfoto's of gezichtsfoto's in kleur van bestuurder en navigator (aanleveren via digitale inschrijving).

Tevens dienen zowel bestuurder als navigator bij inschrijving akkoord te gaan met dit reglement en met de privacy verklaring.

De acceptatiebrief wordt op zondag 28 maart 2027 via e-mail verzonden, nadat de equipe aan alle inschrijfvoorwaarden heeft voldaan.

4.2 - Wijzigen inschrijving
De opgegeven auto mag na het sluiten van de inschrijftermijn worden vervangen door een andere auto tot uiterlijk dinsdag 4 mei 2027, 18:30 uur. Het wisselen van de auto tijdens de rally is mogelijk onder bepaalde voorwaarden en met consequenties. Zie artikel 8.17 'Uitvallen'. Het is slechts toegestaan 1 lid van de equipe te wijzigen tijdens de inschrijfperiode. Indien beide leden van de oorspronkelijk ingeschreven equipe worden gewijzigd vervalt de inschrijving.
Na het sluiten van de inschrijftermijn is wisselen van klasse (Sporting - Touring) mogelijk tot uiterlijk dinsdag 4 mei 2027, 18:00 uur en alleen indien er nog plaats is in de gewenste klasse.
Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rally onderling te wisselen, indien beiden in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en dit op verzoek kunnen tonen. In dat geval blijft de oorspronkelijke inschrijving ongewijzigd. Dit kan gevolgen hebben voor het toekennen van persoonlijke prijzen. Het is niet toegestaan een lid van de equipe tijdens de rally te wisselen voor een nieuw lid.

4.3 – Klassen

Sporting:	Voor deelnemers met ervaring in meerdaagse rally's. Sporting is verplicht voor navigatoren die zijn gefinisht als winnaar in de Tulpenrallye Pre-2000 in 2026.
Touring:	Voor degenen met weinig of geen rallyervaring, of zij die voor het eerst aan een meerdaagse rally deelnemen.

De organisatie behoudt zich het recht voor om al te bescheiden deelnemers in een hogere klasse te plaatsen, maar ook te optimistische deelnemers in een lagere klasse in te delen.

4.4 - Inschrijving teams
Een equipe kan inschrijven in één team. Een team bestaat uit minimaal 3 en maximaal 5 equipes uit dezelfde klasse (Sporting of Touring). Een team inschrijven is mogelijk tot en met zaterdag 10 april 2027. Het inschrijven van een team is gratis. Equipes die zich dan niet in een team hebben ingeschreven zullen door de organisatie in een team worden geplaatst. Publicatie van de teams vindt plaats op zaterdag 17 april 2027. Er zal alleen een teamprijs worden uitgereikt wanneer er meer dan 3 teams deelnemen.

4.5 - Inschrijfgelden

Reguliere inschrijving

Het inschrijfgeld bedraagt € 3.100 per equipe. Bij inschrijving dient € 750 voorinschrijfgeld direct te worden overgemaakt. Het restantbedrag wordt via een eenmalige incassomachtiging door de organisatie geïnd en zal omstreeks 1 februari 2027 van het opgegeven bankrekeningnummer worden afgeschreven. Als de incasso door de bank wordt geweigerd, dan heeft de equipe 1 week de tijd om het restant van het inschrijfgeld te betalen. Als dit niet gebeurt, dan vervalt de inschrijving. Wat op dat moment al is betaald, wordt verrekend met wat op grond van artikel 4.7 verschuldigd is.

Bij het inschrijfgeld zijn inbegrepen, de rallybescheiden als genoemd onder artikel 7.2, 5 diners voor 2 personen (inclusief het feestelijke diner met prijsuitreiking op zaterdag 8 mei 2027), 4 lunches voor 2 personen, de routeboeken en alle andere wedstrijdmaterialen.

Hotel-overnachtingen zijn niet inbegrepen bij de inschrijving, hier dient de equipe zelf zorg voor te dragen.

Zowel bestuurder als navigator dienen zich voor een ERB rallypas (Evenementen Registratie Bewijs) via de KNAF te registreren, tenzij zij reeds in bezit zijn van een geldige (historische) rally licentie. Deze kosten zijn niet inbegrepen bij de inschrijving.

Deelnemers en organisatie van de Tulpenrallye planten sinds 2024 samen bomen via Life Terra. Kopen voldoende equipes een Life Terra x Tulpenrallye sticker, dan kunnen wij samen met Life Terra de CO2 uitstoot van de organisatie, het reizen naar de bestemming, de overnachtingen en de horeca en alle rallykilometers compenseren met de aanplant van bomen.

Daarnaast heeft de Tulpenrallye de ambitie om de rally zonder schadelijke en giftige uitstoot te organiseren. Om hier een eerste stap in de zetten worden alle deelnemende auto's bij de finish van etappe 3 volgetankt (maximaal 60 liter per auto) met Ecomaxx Classic Car Fuel. Deze brandstof wordt kosteloos door de organisatie verstrekt. De laatste rallydag wordt hiermee verreden zonder de uitstoot van schadelijke en giftige stoffen.

Tulpenrallye Member inschrijving

Het inschrijfgeld bedraagt € 3.500 per equipe. De equipe krijgt, naast de reguliere items, de mogelijkheid via de organisatie een hotelpakket naar keuze af te nemen bij inschrijving (hotels zijn niet inbegrepen bij het inschrijfgeld). De equipe krijgt een Member kledingitem, een Member avond en diverse extra benefits. Bij inschrijving dient € 750 voorinschrijfgeld direct te worden overgemaakt. Het restantbedrag (inclusief een eventueel afgenomen hotelpakket) wordt via een eenmalige incassomachtiging door de organisatie geïnd en zal omstreeks 1 februari 2027 van het opgegeven bankrekeningnummer worden afgeschreven. Als de incasso door de bank wordt geweigerd, dan heeft de equipe 1 week de tijd om het restant van het inschrijfgeld te betalen. Als dit niet gebeurt, dan vervalt de inschrijving. Wat op dat moment al is betaald, wordt verrekend met wat op grond van artikel 4.7 verschuldigd is.

Businessclub inschrijving

Het inschrijfgeld bedraagt € 3.800 per equipe. De equipe krijgt, naast de reguliere items de mogelijkheid via de organisatie een hotelpakket naar keuze af te nemen bij inschrijving. Het inschrijfgeld is exclusief de kosten van het hotelpakket. Bij de inschrijving hoort een advertentie op de website. Bij inschrijving dient € 750 voorinschrijfgeld direct te worden overgemaakt. De equipe ontvangt een zakelijke in januari 2027, waarna het restantbedrag via een eenmalige incassomachtiging door de organisatie binnen 14 dagen geïncasseerd zal worden. Als de incasso door de bank wordt geweigerd, dan heeft de equipe 1 week de tijd om het restant van het inschrijfgeld te betalen. Als dit niet gebeurt, dan vervalt de inschrijving. Wat op dat moment al is betaald, wordt verrekend met wat op grond van artikel 4.7 verschuldigd is.

Partner/Sponsor inschrijving

Een partner of sponsor inschrijving gaat in overleg met het organisatie team en inschrijven hiervoor kan daarom niet rechtstreeks via de website. Voor nadere contactgegevens zie artikel 2.4 en 2.5.

33 Club

Equipes die beide 33 jaar of jonger zijn ten tijde van de Tulpenrallye week, kunnen regulier inschrijven met 50% korting op het inschrijfgeld. Er is een beperkt aantal plaatsen hiervoor beschikbaar.

4.6 - Betaling inschrijfgelden

Betaling bij inschrijving vindt direct plaats via onze betaalprovider Mollie. Het restant van het inschrijfgeld, eventueel vermeerderd met bijkomende zaken zoals hotelpakket en autotransport, dient verplicht middels

incasso betaald te worden. De equipe machtigt de organisatie hiervoor bij inschrijving. Een incasso wordt ten minste vijf kalenderdagen van tevoren aangekondigd, met vermelding van het bedrag en de datum.

4.7 - Annulering inschrijving
Annulering van een inschrijving door een equipe is alleen mogelijk door middel van een e-mail aan het Rally Office en is alléén geldig wanneer het Rally Office daarvan per e-mail een bevestiging heeft verstuurd.
In geval van annulering geldt het volgende:
- Bij annulering door een reguliere equipe voor 1-3-2027 is totaal € 750 verschuldigd.
- Bij annulering door een reguliere equipe tussen 1-3-2027 en 10-4-2027 is totaal € 2.000 verschuldigd.
- Bij annulering door een equipe na 10-4-2027 is het complete inschrijfgeld verschuldigd.

Bij weigering van de equipe door de organisatie wordt het al ontvangen inschrijfgeld terugbetaald.
Wordt het evenement afgelast, dan betaalt de organisatie terug wat op dat moment nog niet onherroepelijk is uitgegeven, met een minimum van 20% van het inschrijfgeld.

5. AANSPRAKELIJKHEID - VERZEKERING

5.1 Aansprakelijkheid
De organisator aanvaardt geen aansprakelijkheid voor incidenten of ongevallen die tijdens de rally door of aan equipes of deelnemende voertuigen worden veroorzaakt. De organisator wijst elke verantwoordelijkheid af voor het niet nakomen van de wet- en regelgeving in de te passeren landen.
Equipes zullen verantwoordelijk gehouden worden voor:
- Enig ongeval of incident waarbij zij zijn betrokken.
- Het niet nakomen van de wet- en regelgeving in de te passeren landen (Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk).
- Het niet melden aan de organisator van bijzonderheden met betrekking tot enig ongeval of incident, waar aansprakelijkheid uit voort kan komen.

Equipes zullen tegen de organisator geen claim indienen die voortkomt uit enig ongeval of incident dat het gevolg kan zijn van activiteiten van organisatoren, medewerkers, Officials of sponsors van het evenement. Op de aansprakelijkheid van de organisator zijn daarnaast de artikelen 8 en 22 van de algemene voorwaarden van toepassing.
Bestuurder en navigator zijn verplicht tijdens de documentencontrole onderstaande verklaring van acceptatie en afstand van verhaal te ondertekenen:

"Ik heb het Bijzonder reglement van Tulpenrallye Pre-2000 2027 en de, mogelijk, uitgegeven bulletins gelezen en verklaar het te accepteren en na te leven. Ik verklaar dat ik lichamelijk en geestelijk gezond ben om aan het evenement deel te nemen en ook bekwaam ben om dit te doen. Ik verklaar dat ik de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerd evenement ken en verklaar dit risico te accepteren.
Ik verklaar dat de ingeschreven auto geschikt en rijwaardig is om aan het evenement deel te nemen en dat het voldoet aan de Wegenverkeerswetgeving voor gebruik op de openbare weg. Ik verklaar dat de ingeschreven auto in overeenstemming met de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) is verzekerd voor gebruik op de openbare weg.
Ik verklaar dat ik, als bestuurder van de ingeschreven auto, in het bezit ben van een geldig rijbewijs.
De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator (Stichting Tulpenrallye), de sponsoren, de leden van de Tulpenrallye organisatie, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden geen aansprakelijkheid voor enig incident of ongeval, veroorzaakt door of aan deelnemers en deelnemende auto's gedurende het evenement.
De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator (Stichting Tulpenrallye), de sponsoren, de leden van de Tulpenrallye organisatie, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van rellen, demonstraties, vandalisme, natuur geweld, enz.
De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator (Stichting Tulpenrallye), de sponsoren, de leden van de Tulpenrallye organisatie, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor overtredingen door de deelnemers van de wet en regelgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.

Deelnemers zullen verantwoordelijk gehouden worden voor de gevolgen (materiële-, immateriële-, letsel- of gevolgschade) van elk incident of ongeval of overtreding van de wet en regelgeving waarin zij mogelijk betrokken zijn. Deelnemers kunnen geen claim indienen tegen de FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator (Stichting Tulpenrallye), de sponsoren, de leden van de Tulpenrallye organisatie, de officials en de overige medewerkers van het evenement, welk een gevolg is van activiteiten van genoemde rechtspersoon of personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen. Wanneer een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet deze verklaring van acceptatie en afstand van verhaal mede ondertekend worden door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging."

5.2 - Verzekering

De equipe is verplicht zelf een verzekering af te sluiten ter dekking van hun wettelijke aansprakelijkheid tegenover derden tijdens het deelnemen aan een regelmatigheidsrally inclusief behendigheidstest(en) op afgesloten terreinen. Het dekkingsgebied moet zijn: Europa (tenminste Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk).
De secundaire verzekeringspremie, die eveneens strekt tot dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de organisator, zijn medewerkers en officials, is niet in het inschrijfgeld inbegrepen. Deze dekking loopt via het Evenement Registratie Bewijs (de ERB-rallypas) die bestuurder en navigator ieder zelf via de KNAF aanschaffen. De dekking begint op het moment van de start van de rally. Activiteiten vóór de start, waaronder de optionele oefenroute op zondag, vallen daar niet onder; daarvoor geldt uitsluitend de eigen verzekering van de equipe.

De verzekeringspolis kan als volgt worden samengevat:
- De organisator heeft maatregelen genomen om de equipes te verzekeren tegen risico van derden.
- De verzekering dekt niet de aansprakelijkheid tussen de equipes onderling.
- De eigen autoverzekering, zoals wettelijk vastgesteld, prevaleert altijd.
- De dekking begint op het moment van de start van de rally en eindigt bij de finish van de rally, op het moment dat de equipe moet opgeven of bij uitsluiting van de equipe.
- De verzekering kent een eigen risico van € 500 per aanspraak.
- Hoogte van de verzekerde bedragen per gebeurtenis:
  € 7.500.000 als maximum per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging en/of letsel.
  € 7.500.000 als maximum per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging van het milieu.
  € 15.000.000 als maximum per jaar.

6. AUTO

6.1 – Toe te laten auto's

Toegelaten worden nette personenauto's, bij voorkeur in een zo origineel mogelijke uitvoering. De in te schrijven auto dient vóór 1 januari 2000 te zijn gebouwd. Een equipe moet op verzoek met documenten kunnen onderbouwen dat de auto daadwerkelijk voor de genoemde datum is geproduceerd. De auto dient te voldoen aan de wettelijke bepalingen van het land van registratie en dient, indien van toepassing, te beschikken over een geldig APK-bewijs. Een rolkooi is toegestaan en veiligheidsgordels worden op prijs gesteld. Naast de bestaande koplampen mogen 2 of 4 extra lampen op de auto zijn gemonteerd. Het totaal van 6 lampen mag niet worden overschreden. De toegestane glasdiameter van de extra lampen is maximaal 180 mm.

6.2 – Verplichte voorzieningen in de auto

- In de auto dienen (naast de wettelijk verplichte voorzieningen in de landen waarin de rally wordt verreden) ten minste de volgende veiligheidsonderdelen aanwezig te zijn: Complete verbanddoos.
- Brandblusser (minimaal 2 kg), deze dient deugdelijk te zijn bevestigd.
- Gevarendriehoek.
- Sleepkabel.
- Vloeistofdicht zeil of pvc-folie (minimaal 2 x 4 m), verplicht te gebruiken bij reparaties en bij het parkeren tijdens de lunch en aan het eind van een etappe (wanneer dit in het routeboek wordt aangegeven).

Bij een geconstateerde overtreding met betrekking tot het niet toepassen van een vloeistofdicht zeil of pvc-folie, worden de volgende straffen opgelegd: 1e overtreding: waarschuwing, 2e overtreding: 300 strafpunten, 3e overtreding: uitsluiting.

6.3 – Meetapparatuur in de auto

- Eén telefoon in het deelnemers compartiment van de auto is toegestaan en verplicht voor elke equipe. Dit is de telefoon waar de Tulpenrallye-app (hierna kortweg app genoemd) op draait. Hier mag vanzelfsprekend tijdens de wedstrijd alleen deze app op draaien.
- Andere telefoons in het deelnemerscompartiment zijn niet toegestaan. Deze mogen zich alleen uitgeschakeld in de kofferruimte (of vergelijkbaar) bevinden
- Zowel (semi-) mechanisch als elektronisch aangedreven afstandmeters zijn toegestaan.
- Digitale en/of zendergestuurde uurwerken zijn toegestaan. Een kompas is toegestaan.
- Het is niet toegestaan een 'slim horloge' (Garmin smartwatch, Apple watch, of welk ander apparaat dan ook dat GPS, kaart data of map data bevat of ontvangt) in het deelnemers compartiment van de auto te hebben.
- Elektronische navigatieapparatuur (o.m. Garmin en Tom Tom) is niet toegestaan. Deze apparatuur mag zich alleen uitgeschakeld in de kofferruimte (of vergelijkbaar) bevinden.
- De Brantz Electronic Speedtable (zogenaamde Foeveldoosje), of vergelijkbare apparaten, zijn niet toegestaan.

De organisatie zal frequent controles uitvoeren op de naleving van bovenstaande voorschriften. Bij een geconstateerde overtreding worden de volgende straffen opgelegd: bij de start zal deelname worden geweigerd. Tijdens de rally zal aanwezigheid van een uitgeschakeld apparaat in het deelnemerscompartiment als volgt worden bestraft: 1e overtreding: waarschuwing, 2e overtreding: 300 strafpunten, 3e overtreding: uitsluiting. De aanwezigheid van een apparaat in werking wordt als volgt bestraft: 1e overtreding: 300 strafpunten, 2e overtreding: uitsluiting.

6.4 – Communicatieapparatuur

Elektronische communicatiemiddelen in de auto, zoals een intercom en zend- en/of ontvangstapparatuur die communicatie buiten de auto mogelijk maken, zijn niet toegestaan. Indien tijdens het verrijden van de etappes gebruik van een telefoon en/of andere communicatie apparatuur wordt geconstateerd, anders dan bij een calamiteit en het gebruik van de app, volgen straffen zoals vermeld in artikel 8.10. Een koptelefoon ten behoeve van gehoorbescherming is wel toegestaan.

6.5 – Uitlaatgeluid

Het uitlaatgeluid van de auto mag gedurende de rally de norm van 95 dB (A) niet overschrijden. Tijdens de conformiteitscontrole voor de start en bij het Rally Auto Advies worden de auto's hierop gecontroleerd. worden gemeten bij een toerental van 3.500 omw./min. Voor auto's met een bouwjaar van voor 1-1-1956 waarbij het maximaal aantal toeren lager ligt dan 4.500 omw./min. wordt dit gemeten bij een toerental van 2.000 omw./min, mits dit niet meer is dan 50% van het maximum.

De meting vindt plaats met:

- Stilstaand voertuig in de open lucht.
- Auto dient op bedrijfstemperatuur te zijn.
- De dB meter dient ingesteld te staan op F (Fast) en meetmethode A.
- Circa 20 cm boven het wegdek.
- De microfoon bevindt zich op een afstand van 50 cm van de uitlaatmonding en onder een hoek tussen de 35 en 55 graden.

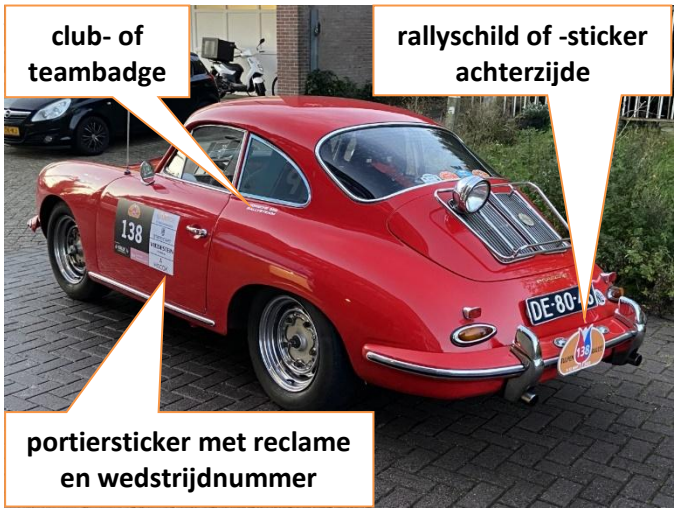
Indien de auto niet voldoet aan deze de norm, dan worden de volgende straffen opgelegd: constatering bij de start: de equipe wordt niet tot de start toegelaten.
Constatering tijdens de rally: indien een equipe een verzoek tot reparatie niet uiterlijk de volgende dag opvolgt, dan volgt uitsluiting, tenzij overmacht duidelijk kan worden aangetoond.
Het uitlaatgeluid kan tijdens het evenement ook worden gemeten voor de toegang van een test. Indien de auto daar niet voldoet aan deze regel, dan kan de test niet worden gereden en zal het niet rijden van de test volgens het reglement worden bestraft.

6.6 - Extra brandstof
Het meevoeren van extra brandstof in deugdelijke jerrycans in de auto is toegestaan tot maximaal 20 liter in totaal. Uit veiligheidsoverwegingen mag deze extra brandstof zich NIET bevinden in het deelnemerscompartiment van de auto.

6.7 - Reclame
Het aanbrengen van eigen reclame op de auto is NIET toegestaan, dit geldt eveneens voor inschrijvers via de Business Club en Partners / Sponsors. Alle al aanwezige reclame dient te worden verwijderd of deugdelijk te worden bedekt.
Indien een auto niet voldoet aan onderstaande regels, dan worden de volgende straffen opgelegd: bij de start: weigeren. Tijdens de rally: 1e overtreding: waarschuwing, 2e overtreding: 300 strafpunten, 3e overtreding: uitsluiting.
De verplichte reclame van de organisatie is verzameld op een grote portiersticker, aan te brengen op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze portiersticker in delen aan te brengen op de auto.
Deelnemers die hun CO2 uitstoot compenseren via de organisatie door de aanschaf van bomen, mogen 2 'Life Terra x Tulpenrallye' stickers links en rechts op het achterspatbord/scherm plakken.
Equipes die het goede doel van de Tulpenrallye organisatie ondersteunen, mogen twee stickers met daarop de bedrijfsnaam / logo, die door de organisatie worden geproduceerd en verstrekt, op de auto aanbrengen.
Reclame, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven, uitsluitend in overleg met en na goedkeuring van de organisatie, indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen overeenstemmen met de originele uiting.

6.8 - Extra vermeldingen
De namen van bestuurder en navigator mogen op beide zijden van de auto in een formaat van maximaal 40 x 3 cm. worden aangebracht. Club- of teambadges, in een formaat van maximaal 10 x 10 cm., mogen op beide zijden van de auto worden aangebracht. Het vermelden van bloedgroepen is niet toegestaan.

6.9 - Wedstrijdnummers
De wedstrijdnummers zijn aangebracht op twee verschillende portierstickers. Deze stickers aanbrengen met het wedstrijdnummer aan de voorzijde. De equipe ontvangt 2 rallyschilden en 2 rallyschildstickers, met daarop het wedstrijdnummer, waarvan er 2 stuks naar keuze gedurende de rally op een zichtbare plaats aan de voor- en achterzijde van de auto dienen te zijn aangebracht. De kentekenplaten van de auto mogen niet worden bedekt.



Eveneens wordt het wedstrijdnummer aangebracht op de voorruit op de rechter bovenzijde.
Indien wordt vastgesteld dat gedurende de rally een portiersticker of een rallyschild ontbreekt, worden de volgende straffen opgelegd: 1e overtreding: waarschuwing, 2e overtreding: 300 strafpunten, 3e overtreding: uitsluiting.

7. CONFORMITEITSCONTROLE

7.1 - Conformiteit van de auto

Voor alle in Nederland wonende deelnemers wordt op 10 april 2027 de conformiteistcontrole van de auto gehouden op een locatie in midden-Nederland Indien de equipe beschikt over een geldig Rallyauto Advies is deelname aan deze controle niet nodig. Deze equipes zijn niet verplicht naar deze locatie te komen voor de documentencontrole (7.3). Deze zal grotendeels digitaal worden afgehandeld en de materialen die worden uitgereikt zullen per post aan deze equipes worden verstuurd. Deelnemers kunnen zich eventueel wel aanmelden voor een cursus en oefenrit.

Gecontroleerd wordt tenminste op (de aanwezigheid van):

Bouwjaar, merk en model van de auto	Kentekenplaten	Gevarendriehoek
Reclamevoorschriften	Verlichting	Folie of zeil (2 bij 4 meter)
Brandblusser (min. 2 kg.) + deugdelijke bevestiging	Uitlaatgeluid (max. 95 dB (A) gemeten bij 3.500 omw./min.)	Reglementair toegestane meetapparatuur
Verbanddoos	Landsticker	Sleepkabel

De auto mag worden aangeboden zonder rallyschilden en portierstickers, omdat deze materialen pas na de controle van de auto worden uitgereikt. Deze materialen dienen wel te zijn aangebracht op de auto vóór de start van de rally.
Na de controle van de auto meldt de equipe zich in het Rally Office in het gebouw van de keuring.
Voor de in het buitenland wonende deelnemers wordt de verplichte conformiteitscontrole van de auto gehouden op dinsdagmiddag 4 mei 2027 in Vichy.

7.2 - Rallyauto Advies

Alle deelnemers kunnen l gebruik maken van het bindend Rallyauto Advies. Alle equipes die gebruik maken van het Rallyauto Advies en deelnemen met een auto voorzien van een geldig Groen of Oranje advies, zijn vrijgesteld van deelname aan de conformiteitscontrole conform artikel 7.1.

Het Rallyauto Advies kent drie niveaus van oordeel: Groen, Oranje en Rood.

- Groen = Positief advies tot deelname.
- Oranje = Dringend advies tot reparatie. Deelname is mogelijk maar bij pech en/of uitval tijdens de Tulpenrallye als gevolg van de als dringend geadviseerde verbeterpunten, kan de equipe geen beroep doen op de servicecrews van de organisatie.
- Rood = Dwingend advies tot reparatie. Deze auto mag, zolang deze niet is gerepareerd en alsnog voorzien is van een herzien groen of oranje advies, niet deelnemen aan de Tulpenrallye.

Het advies is geldig zolang er door een van de servicecrews geen aantekeningen in het systeem gemaakt zijn. Zo'n aantekening ontstaat onder andere als er tijdens een rally een reparatie uitgevoerd wordt die tot gevolg heeft dat er na afloop van de rally nog herstel- of reparatiewerkzaamheden nodig zijn. Indien tijdens de rally het advies wijzigt naar Oranje of Rood dan kan het evenement voortgezet worden. Dit heeft dan geen beperkingen voor de inzet van de servicecrews.

7.3 - Documentencontrole

Voor de in Nederland wonende deelnemers wordt op 10 april 2027 een documentencontrole gehouden. Alleen voor de in het buitenland wonende deelnemers wordt de documentencontrole gehouden op dinsdagmiddag 4 mei 2027 in Vichy.
De volgende documenten worden gecontroleerd; acceptatiebrief (welke de equipe per mail heeft ontvangen), kentekenbewijs en KNAF ERB Rallypassen.

Op vertoon van de acceptatiebrief ontvangt de equipe:

2 Portierstickers met wedstrijdnummer en reclame	Tulpenrallye kleding
2 Rallyschilden + 2 rallyschildstickers	1 Tulpenrallye kaartleeslatje
2 sets van 10 drankmunten	1 Start/raamnummer
2 Jaarplaatjes 2026 (+ speldje voor nieuwe deelnemers)	

Toegang tot de lunches en diners is uitsluitend op vertoon van de naambadge. Extra diner coupons (voor de prijsuitreiking op zaterdag 8 mei in het Van der Valk Hotel Eindhoven) kosten € 150 en zijn verkrijgbaar tijdens de digitale inschrijving. Extra dinerkaarten worden daarna ook nog verkocht bij de documentencontrole en zullen tijdens het evenement worden uitgereikt. Niet gebruikte dinercoupons kunnen niet worden verzilverd.

Alle deelnemers dienen zich op dinsdag 4 mei 2027, tussen 17:30 en 18:30 uur, te melden bij het Rally Office o.a. voor het tekenen van de vrijwaring en het in ontvangst nemen van de naambadges en keycords. De ondertekende verklaring wordt door de organisatie bewaard; zie artikel 4.14 van de privacyverklaring.

7.4 - Conformiteitscontroles
Op elk moment kan, door alle tot de organisatie behorende personen, een controle worden uitgevoerd op conformiteit equipe, de auto, reclamevoorschriften, rallyschilden, portierstickers, de aanwezigheid van verboden apparatuur en kaartleesmateriaal etc. Een overtreding kan worden bestraft met uitsluiting. Indien de auto niet meer voldoet aan de toelatingseisen kan de wedstrijdleider een termijn van herstel opleggen.

8. VERLOOP VAN HET EVENEMENT

8.1 - Route
De equipes dienen van start tot finish een route te rijden zoals omschreven in de routeboeken. Verkenning van de rallyroute, ook met behulp van derden, is niet toegestaan. Geconstateerde overtredingen worden bestraft met onherroepelijke uitsluiting.
De lengte van de rally is circa 1500 km, verdeeld over 4 etappes (route van eerste tijdcontrole naar de laatste controle per wedstrijddag), die zijn onderverdeeld in trajecten (route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles). Tijdens de rally zal de gemiddelde snelheid niet boven de 50 km/u liggen, met uitzondering van trajecten waarin autowegen of autosnelwegen of voor het overige verkeer afgesloten wegen zijn opgenomen.
Het is mogelijk dat tijdens een traject door een Official een opdracht, routeopdracht of vervangende/nieuwe route wordt uitgegeven. Een vervangende/nieuwe route vervangt (een deel van) de route uit het routeboek. Een lid van de equipe kan gevraagd worden een handtekening te zetten voor de ontvangst van aanvullend routemateriaal.
Het is ook mogelijk dat er bij een routecontrole in de app een routeopdracht wordt weergegeven. Deze opdrachten maken integraal deel uit van het routeboek en moeten worden uitgevoerd. Zie voor het uitvoeren van de diverse route- en kaartleesopdrachten, bijlagen 1 en 2.

8.2 - Routeboeken
De equipes ontvangen dagelijks routeboeken, waarin opgenomen de plaatsen van de tijdcontroles en een gedetailleerde omschrijving van de route welke moet worden gevolgd. Routeboek deel 1 van een etappe wordt exact op de geplande starttijd uitgegeven. Routeboek deel 2 van een etappe wordt uitgegeven bij de TC na de lunch. Voor de ontvangst van een routeboek dient een lid van de equipe een handtekening te plaatsen. De equipe is zelf verantwoordelijk voor het in ontvangst nemen van het juiste routeboek.

8.3 - Tulp-infoboek
De equipes ontvangen bij de documentencontrole een informatieboek met kaartlegenda's, noodnummers, Judges of Fact, informatie van HQ locaties en het kaartleesreglement. Dit boek moeten equipes tijdens het rijden van de route bij de hand houden.

8.4 - Kaartmateriaal
Al het benodigde kaartmateriaal is in de routeboeken opgenomen. In de routeboeken zal veelal van kaarten met schaal 1:50.000 en 1:100.000 gebruik worden gemaakt (bijvoorbeeld IGN kaarten). De legenda's, behorende bij de te gebruiken kaartfragmenten in de routeboeken, zijn opgenomen in het Tulp-infoboek.
De kaartfragmenten in het routeboek zijn bepalend voor het rijden van de juiste route. Voor algemeen gebruik en in het geval men delen van de rallyroute wil overslaan, worden Michelin of andere kaarten met een schaal van 1:200.000 of groter aanbevolen.

De aanwezigheid in de auto van kaartmateriaal met een schaal kleiner (nauwkeuriger) dan 1:200.000, bijvoorbeeld 1:100.000 of 1:50.000, is niet toegestaan. Een overtreding wordt als volgt bestraft: 1e overtreding: 300 strafpunten, 2e overtreding: uitsluiting.

8.5 - Uitleg routeconstructies

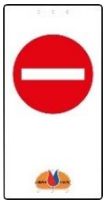
De uitleg van de routeconstructies per klasse, zal aan het einde van de wedstrijddag worden gepubliceerd in de Tulpenrallye App. Tevens ontvangt de equipe een mail met een link naar een weergave van de gereden route in de app. Ook ontvangt de equipe een papieren uitleg aan het eind van de wedstrijddag.
Voor nieuwe equipes zal aan het eind van de eerste etappe door de uitzetters een uitlegmoment worden georganiseerd, waar nieuwe deelnemers terecht kunnen met vragen.

8.6 - Dwangpijlen

Bij onverwachte wegafsluitingen en dergelijke kan gebruik worden gemaakt van "TULPEN”-pijlen om equipes naar de oorspronkelijke route te leiden. Dit zal worden gedaan door middel van enkele pijlen die dienen te worden gevolgd. Dit kunnen zowel fysieke pijlen zijn, als virtuele pijlen in de app. Deze "TULPEN"-pijlen kunnen ook geplaatst worden bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat een verkeerde, niet bedoelde, weg wordt ingereden.
Een omleiding wordt afgesloten met dubbele "TULPEN”-pijlen. Hierbij kan een herstelopdracht geplaatst zijn, die moet worden opgevolgd. De dubbele “TULPEN”-pijlen worden geplaatst op het punt waar de oorspronkelijke route weer is bereikt of daar waar een op de kaart voorkomende weg weer is bereikt. In het laatste geval dient vanaf dat punt reglementair te worden verder gereden. Dubbele “TULPEN”-pijlen kunnen ook het begin en direct het einde van een omleiding aangeven.

Een met de punt naar beneden wijzende “TULPEN”-pijl geeft aan dat zich achter deze pijl een verandering van wegdek of een obstakel of gevaarlijke situatie bevindt. Deze pijl sluit een weg niet af. Dus NIET keren, maar remmen en voorzichtig verder rijden.
Twee gekruiste "TULPEN"-pijlen duiden de zelfstart aan van een regelmatigheidsproef. (Zie ook artikel 10.2).

8.7 - Wegafsluiting



De organisatie kan verkleinde verkeersborden aanduiden in de app. Deze borden hebben dezelfde betekenis als een officieel verkeersbord en sluiten de erachter liggende weg af.

8.8 - Trip check

De afwijking van de tienmeterteller van de Routechefs is minder dan 0,01 %. Dit is gemeten op rechte snelwegen met hectometerpaaltjes in Nederland en in Frankrijk (10 km op de weg is 10,00 km op de teller).

8.9 - Gedrag

Gedurende de gehele rally dienen de equipes de verkeersregels in acht te nemen die in de te passeren landen gelden en zich te gedragen op een wijze die de klassieke rallysport en/of het evenement niet in diskrediet brengt. Incorrect, frauderend of onsportief gedrag of overtreding van de verkeersregels wordt als volgt bestraft:
1e overtreding: waarschuwing, 2e overtreding: tot 2.000 strafpunten, ter beoordeling door de wedstrijdleider. Deze overtredingen en toegekende straffen zullen worden gepubliceerd via het publicatiebord.
Gedurende de rally voert de organisatie controles uit op snelheid. Iedere equipe die de ter plaatse toegestane maximum snelheid met meer dan 10% overschrijdt wordt bestraft. Om het aantal strafpunten te berekenen wordt het aantal kilometers waarmee de toegestane snelheid wordt overschreden gekwadrateerd.
Om de snelheid van equipes te kunnen meten, zal gebruik gemaakt worden van de data uit de app. Gedurende het gehele evenement zullen deelnemers op specifieke punten in de route gecontroleerd worden op snelheid, waarbij bestraffing bij overtreding conform dit artikel zal worden toegepast. Overtredingen worden bekend gemaakt via de app. Hoe de organisatie deze gegevens verwerkt en hoe lang zij worden bewaard, staat in de privacyverklaring.

Voorbeelden bestraffing:

maximum snelheid	gemeten snelheid	toegestaan 10%	overschrijding	strafpunten	berekening
30	40	33	7	49	(7x7)
30	50	33	17	289	(17x17)
50	60	55	5	25	(5x5)
50	70	55	15	225	(15x15)

De maximale bestraffing per snelheidscontrole is 300 strafpunten.
Buitensporige snelheidsovertredingen kunnen bestraft worden volgens artikel 8.19.

8.10 - Telefonie

Deelnemers mogen tijdens de wedstrijdtijd niet telefoneren of gebruik maken van internet, anders dan in geval van een calamiteit. Een telefoon, tablet, of andersoortige communicatieapparatuur, mag zich gedurende de wedstrijdtijd in- of uitgeschakeld in de kofferruimte (of vergelijkbaar) van de auto bevinden, indien de kofferbak niet vanuit het deelnemerscompartiment kan worden geopend. Hierop zal door de organisatie worden toegezien. De enige uitzondering hierop vormt het telefoontoestel waarop de app draait. Bij constatering van een ander uitgeschakeld apparaat in het deelnemerscompartiment, worden de volgende straffen opgelegd: 1e overtreding: waarschuwing, 2e overtreding: 300 strafpunten, 3e overtreding: uitsluiting, , tenzij kan worden aangetoond, dat de auto geen kofferruimte heeft. Wanneer er geen kofferruimte is moet het apparaat altijd uitgeschakeld zijn. Bij constatering van een ingeschakeld apparaat in het deelnemerscompartiment worden de volgende straffen opgelegd: 1e overtreding 300 strafpunten, 2e overtreding uitsluiting.

Het tijdens de wedstrijdtijd telefoneren (al dan niet met andere deelnemers) zal worden bestraft met 500 strafpunten per geconstateerde overtreding. Iedere 'judge of fact' kan deze bestraffing opleggen. De lunch behoort in dit kader niet tot de wedstrijdtijd. Als uitzondering op deze regel zullen door de organisatie aangewezen Tulpenrallye artsen hun telefoon aan hebben gedurende de wedstrijdtijd. Hun auto is voorzien van een Tulpenrallye AED-sticker.
Gedurende de gehele wedstrijddag (inclusief de lunch) mag geen enkele vorm van informatie over de wedstrijd (en via geen enkel medium) worden gecommuniceerd aan deelnemers of derden. Iedere geconstateerde overtreding zal worden bestraft met 500 strafpunten. Iedere 'judge of fact' kan deze bestraffing opleggen. Een equipe kan vanwege zwaarwegende belangen dispensatie aanvragen voor dit artikel.

8.11 - Judges of fact

Alle tot de organisatie behorende personen (zie Tulp-infoboek) kunnen gedurende het evenement erop toezien of equipes handelen conform het reglement. Activiteiten in strijd met het reglement worden altijd gemeld aan de wedstrijdleider. Aan zelf opgenomen of door anderen opgenomen beelden kunnen geen rechten worden ontleend met betrekking tot neutralisatie of toekenning van strafpunten.

8.12 - Milieu

Equipes dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke nadelige effecten van het evenement op de omgeving en het milieu. Iedere auto dient een folie, met een minimale afmeting van 2 x 4 meter aan boord te hebben, dat dient als ondergrond bij reparaties onderweg, tijdens het parkeren, tijdens de lunch en aan het eind van een etappe. Deze plaatsen dienen altijd schoon te worden achtergelaten. Onder auto's met olielekkage dient te allen tijde een opvangbak en folie geplaatst te worden.
Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of in daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponeerd.
Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, dan is de equipe verplicht dit direct aan de organisatie te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Geconstateerde schade wordt op de betrokken equipe verhaald.

8.13 - Quiet zone

In een zogenaamde 'quiet zone' dient uiterst rustig te worden gereden om overlast voor aanwonenden te beperken. Een 'quiet zone' is herkenbaar in de app door middel van weergave van een bord met de letter Q en/of via een weergave 'Q' in het routeboek. De maximale snelheid binnen een 'quiet zone' is 30 km/u. Het einde van een 'quiet zone' wordt aangeduid met een bord 'einde quiet zone' in de app of een markering in het routeboek.

8.14 – Startprocedure
Equipes dienen 15 minuten vóór hun starttijd aanwezig te zijn bij de startlocatie. De startlocaties zijn vermeld in het routeboek deel 2 van de voorafgaande etappe. Het interval tussen de equipes is 1 minuut, op zaterdag starten er 2 equipes per minuut.
De geplande starttijden voor de volgende etappe worden gepubliceerd in de App. De starttijden voor de volgende dag worden uiterlijk om 17:00 uur gepubliceerd.
Het te laat aan de start van een etappe melden wordt bestraft met 10 strafpunten per minuut vertraging, tot een maximum van 300 strafpunten (30 minuten), waarna de equipe wordt geacht niet te zijn gestart. In dat geval ontvangt de equipe het maximum aantal strafpunten over de gemiste etappe.

8.15 - Onderbreken
Indien een equipe de rally onderbreekt, dan dient het Rally Office hiervan zo snel mogelijk in kennis te worden gesteld. Zie voor de telefoonnummers het Tulp-infoboek of de achterzijde van de naambadge. Equipes dienen er zorg voor te dragen dat de tijdcontrolekaart ingeleverd wordt bij de etappefinish. Zie voor bestraffing in dergelijke gevallen artikel 9.7.

8.16 - Hervatten
Het hervatten van de rally is alleen mogelijk indien het Rally Office hiervan vooraf op de hoogte is gesteld. Wanneer de equipe de rally moet onderbreken, dan is het toegestaan om op een willekeurige dag de rally te hervatten met de oorspronkelijk ingeschreven auto. Melding van hervatten dient uiterlijk om 19:00 uur op de voorafgaande avond te geschieden, om op de volgende dag van start te kunnen gaan.

8.17 - Uitvallen
Indien een equipe de rally niet meer verder kan vervolgen, dan dient het Rally Office hiervan zo snel mogelijk in kennis worden gesteld. Zie voor telefoonnummers het Tulp-infoboekje of de achterzijde van de naambadge.
Een equipe kan een kapotte rallyauto vervangen door een andere rallyauto, die voldoet aan het bepaalde in artikel 6, mits de wedstrijdleider is geïnformeerd en heeft bevestigd dat de vervangende auto aan deze eisen voldoet en mag starten. De equipe moet de deurnummers en rallyschilden op de vervangende auto bevestigen. Op dagen waarop wordt deelgenomen met een vervangende auto, mag de equipe deelnemen aan het dagklassement van de betreffende dagen, maar niet meer aan het algemeen klassement.
Ook wanneer de oorspronkelijk ingeschreven auto gerepareerd is en weer instroomt in het evenement, nadat een equipe ten minste één (deel van een) etappe heeft gereden in een vervangende auto, kan uitsluitend nog worden deelgenomen aan de dagklassementen en niet meer aan het algemeen klassement.
Indien de equipe de route vervolgt in een niet reglementaire oftewel 'neutrale-auto' is voor hen, per dag, een routeboek van de eigen klasse beschikbaar, om de route te kunnen volgen. Dit zal na vertrek van de allerlaatste deelnemer op die dag worden verstrekt. Deze equipes ontvangen geen tijdcontrolekaarten. Rallyschilden en portierstickers van de uitgevallen auto mogen niet worden aangebracht op een niet reglementaire auto. Het is een equipe niet toegestaan om een regelmatigheidsproef of een test te rijden in een niet reglementaire auto.

8.18 - Tanken
Vanuit service oogpunt staan in het routeboek tankstations aangegeven. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdsachterstand vanwege opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden geneutraliseerd.

8.19 - Bestraffing
De wedstrijdleiding behoudt zich het recht voor bepaalde straffen aan te passen op grond van de aard van de overtreding en de klasse waarin de equipe deelneemt.

8.20 – Verlichting
De wedstrijdleiding adviseert alle deelnemers gedurende de rally te rijden met de verlichting aan, om de zichtbaarheid op de weg en daarmee de veiligheid te vergroten. Zie artikel 6.1 voor toegestane verlichting.

9.1 – Algemeen
Tijdens het rijden van de route zal worden gecontroleerd of de equipe de in het routeboek aangegeven route rijdt en of de equipe de route in de voorgeschreven tijd aflegt. Hiervoor bevinden zich langs de route routecontroles (RC's) en tijdcontroles (TC's).
Er wordt gebruik gemaakt van een combinatie van zowel fysiek als virtueel routemateriaal. Fysiek aanwezig kunnen zijn: bemande tijdcontroles, start van een regelmatigheidsproef of test, Tulpenrallye Scanners en dwangpijlen. Virtueel materiaal wordt aangegeven via de app en kan zijn: routecontroles, dwangpijlen, start, finish en GTC's bij regelmatigheidsproeven en Tests en Q-zone aanduidingen. Hoe aanmelding voor de app moet plaatsvinden staat vermeld in de handleiding, zie bijlage 3. In de handleiding vindt u tevens een beschrijving van het gebruik van de app en de verschijningsvorm van de verschillende soorten controles.

Om de navigatie door dorpen te vergemakkelijken, worden op locaties die op de kaart als bebouwde kom zijn aangegeven in principe alleen tijdcontroles geplaatst en geen routecontroles. De bebouwde kom wordt op de kaart aangegeven met rode, oranje en/of zwarte bebouwing. Als de bebouwing op de kaart slechts aan één kant van de weg voorkomt, geldt dit niet als bebouwde kom. Het passeren van een plaatsnaambord betekent niet automatisch dat de bebouwde kom is bereikt zoals deze op de kaart staat aangegeven.
Equipes zijn verplicht de instructies van de Official bij een controlepost op te volgen. Het negeren van deze instructies kan worden bestraft met uitsluiting. Aanwijzingen op informatieborden bij de Officials zijn officieel en horen bij de route opdrachten.
Als wedstrijdtijd wordt 'zendergestuurde tijd' aangehouden. Uren en minuten worden weergegeven met 00:00 - 23:59. Alleen volle verstreken minuten worden geteld.

9.2 - Routecontroles
Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of je de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles.
Alle routecontroles zijn virtueel (zichtbaar in de app). Het missen van een routecontrole of het aandoen van een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 100 strafpunten.
Bij het passeren van een virtuele routecontrole verschijnt daarvan een melding in de app. De organisatie kan gebruik maken van controles die bij verschijning in de app automatisch (dus zonder tussenkomst van de equipe en onuitwisbaar) op de digitale controlekaart geplaatst worden. Dat is uitsluitend het geval bij snelheidscontroles en geheime tijdcontroles in een regelmatigheidsproef; dit zijn de zgn. Direct Save controles.
Een equipe heeft de keuze een in de app verschenen routecontrole (letter of cijfer) al dan niet te bewaren (op de digitale controlekaart te plaatsen). De equipe heeft daar 30 seconden de tijd voor; daarna wordt de controle automatisch op de digitale controlekaart geplaatst. Als de controle door de equipe binnen 30 seconden geweigerd is, maar de equipe besluit de controle tóch te willen hebben, dan dient die controle opnieuw (vanuit de juiste richting) te worden aangedaan en alsnog bewaard te worden.
De equipe kan de laatst (niet automatisch) bewaarde letter op de digitale controlekaart wissen. Een cijfer kan, na plaatsing op de kaart, niet meer worden gewist.
Na de start en na de lunch zal de equipe als eerste letter een testletter tegen komen, welke ook vermeld staat in het routeboek. De equipe kan dan controleren of de App naar behoren werkt. Als de testletter wordt gemist levert dat geen strafpunten op.

9.3 - Tijdcontroles
Equipes dienen zich in de aangegeven volgorde te melden bij de punten die vermeld staan als tijdcontrole in het routeboek. Er zijn 3 vormen van tijdcontroles. Tijdcontrole kan geschieden via een bemande tijdcontrole (TC), via de app (TC app) of via de Tulpenrallye Scanner (TC TS).

TC: Bij het aandoen van een bemande tijdcontrole dient de equipe, de tijdcontrolekaart te overhandigen aan de Official. De Official de meldingstijd op de tijdcontrolekaart. Een Official is de enige persoon die controlekaart mag innemen en aftekenen. Een bemande tijdcontrole kan zich ook in een gebouw bevinden.
Een bemande TC wordt langs de route aangeduid met een ROOD bord met een Tulp en tekst "TC", voorafgaand door eenzelfde bord in het GEEL dat circa 25 meter voor de TC is geplaatst. In bepaalde situaties kunnen deze borden worden voorafgegaan door een bord, bijvoorbeeld "CONTROLE 150m".

Tijdcontrole ‘TC zone’

Vooraankondiging

Het registreren van de meldingstijd bij een Official kan alleen gebeuren als beide leden van de equipe zich met hun auto tussen het gele en het rode bord bevinden (zie artikel 9.1). De ruimte tussen het gele en rode bord is een ‘TC zone’. Niet eerder dan op het eigen meldingstijdstip mag de equipe deze zone betreden. Zodra het gele bord gepasseerd wordt, dient de equipe de auto op beheerste wijze zoveel mogelijk aan te sluiten, in de richting van het rode bord. Vervolgens overhandigt één van de leden van de equipe de controlekaarten aan de Official. De Official vermeldt op de tijdcontrolekaart de werkelijke tijd waarop de equipe het gele bord is gepasseerd.

Voorbeeld: een equipe die zich om 10:05 bij een TC moet melden, is op tijd als de equipe het bord met de gele klok passeert tussen 10:05:00 en 10:05:59 uur. Het is niet toegestaan de ‘TC zone’ eerder dan 10:05:00 te betreden.

TC app: Indien in het routeboek TC app wordt aangegeven, wordt de tijd van de equipe zichtbaar in de app geregistreerd. De equipe dient de gewenste tijd zelf te registreren door zelf te tikken op ‘Klik om te bewaren’ als de gewenste minuut in beeld staat, De equipe kan deze tijd desgewenst ook zelf noteren op de tijdcontrolekaart.

TC TS: Bij een in het routeboek aangegeven TC TS registreert de equipe zelf de meldingstijd met de badge bij een Tulpenrallye Scanner. Hierbij dient de QR-code op de achterzijde van de naambadge (bij bestuurder en navigator van dezelfde equipe zijn deze QR codes gelijk) op het gewenste tijdstip voor de lens van de Tulpenrallye Scanner gehouden worden. Hierbij wordt de actuele tijd op het moment van scannen van de naambadge digitaal geregistreerd. Deze tijd wordt niet op de controlekaart geprint. De equipe kan deze tijd desgewenst zelf noteren op de tijdcontrolekaart. Beide leden van de equipe zijn zelf verantwoordelijk om de naambadge met QR code in hun bezit te houden gedurende de gehele rally. Een gedetailleerde uitleg staat in het Tulp infoboekje.

Tijdcontroles zijn geopend van 15 minuten vóór tot 30 minuten (Sporting) en 60 minuten (Touring) na de ideale meldingstijd (zie artikel 9.7) van de equipe. Het buiten deze marge aandoen van tijdcontroles wordt als missen van de controle aangemerkt en bestraft.
Wanneer een equipe zich te vroeg meldt wordt dit bestraft met 10 strafpunten per minuut. Bij te laat melden krijgt de equipe eveneens 10 strafpunten per minuut. Tijd inhalen kan straffeloos, met een maximum van 15 minuten per traject. Het missen van een tijdcontrole wordt bestraft met 300 strafpunten.
Bij Touring zullen tijdstraffen pas 30 minuten na het overschrijden van de ideale tijd worden toegekend. De eerste 30 minuten kunnen Touring deelnemers straffeloos te laat komen. Bij het aandoen van een TC 31 minuten na de ideale tijd zal dit worden bestraft als 1 minuut te laat.

Indien er veel regen is voorspeld kan voor Sporting een (deel van een) etappe (ochtend- en/of middagdeel) voor de start van de eerste equipe door de wedstrijdleider als RAIN worden aangeduid. Deelnemers in deze klasse mogen in dat geval straffeloos 15 minuten tijd overschrijden in de betreffende etappe. Daarnaast kan de organisatie besluiten om door aanpassing van de routeopdrachten, de route in te korten. Dit zal duidelijk worden gecommuniceerd middels een bord bij de start en in de App.

De term ‘IN’ kan worden toegevoegd aan een van de 3 types TC’s, wanneer de equipe een rustlocatie (bijvoorbeeld een lunchlocatie) nadert. Een TC IN, TC TS IN of TC app IN, mag straffeloos 15 minuten eerder dan de ideale tijd worden aangedaan.
Bij het verlaten van een rustlocatie (bijvoorbeeld een koffie- of fruitstop) kan, ter verduidelijking, de term ‘OUT’ aan een type TC worden toegevoegd.

9.4 - Controlekaarten

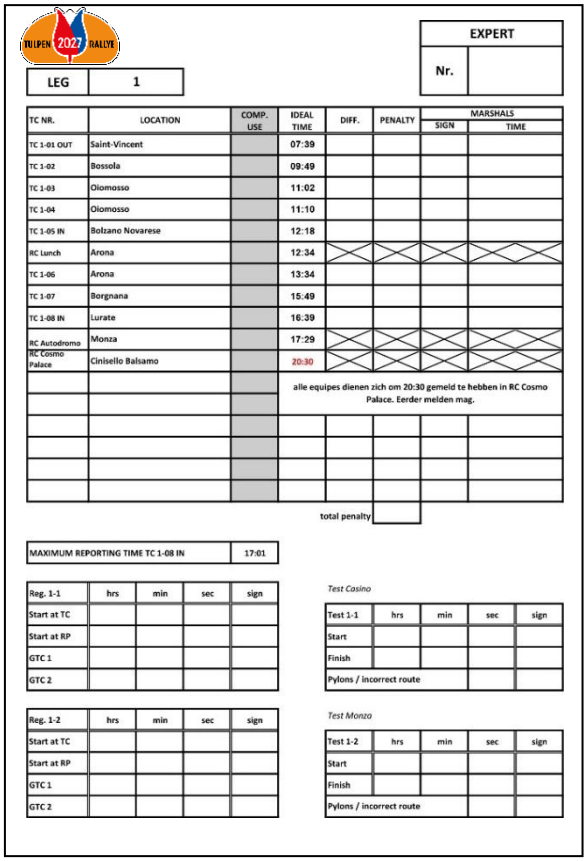
Bij de start van een etappe krijgt elke equipe via de app de beschikking over een digitale route controlekaart. Daar worden onderweg controles op geregistreerd. De controlekaart wordt aan het eind van iedere etappe automatisch naar de organisatie én naar het mailadres van de equipe verzonden. Voor alle controles waarbij de equipe de keuze heeft de controle al dan niet te bewaren geldt dat de equipe als enige verantwoordelijk is voor registratie ervan op de digitale controlekaart in de app.

Bij de start van elke etappe tekent de equipe voor de ontvangst van een tijdcontrolekaart, waarop is vermeld: het wedstrijdnummer, nummer van de etappe, nummers van de tijdcontroles en de daarbij behorende persoonlijke ideale meldingstijden van de equipe (hoeft dus niet door de equipe te worden uitgerekend). De tijden vermeld op de tijdkaart zijn bindend. Rijtijden vermeld in het routeboek zijn een richtlijn. In de kolom "COMP.USE" mag de equipe zelf aantekeningen maken. Tevens is de maximale meldingstijd bij de laatste TC vermeld, inclusief de maximale overschrijding van 30 minuten (Sporting) en 60 minuten (Touring).

De equipe is verantwoordelijk voor de tijdcontrolekaart en de wijze waarop deze wordt ingevuld door een Official. Mocht een Official onverhoopt een fout maken, dan dient dit direct aan de betreffende Official te worden medegedeeld en zo nodig door hem/haar te worden gecorrigeerd. Deze wijziging dient door de Official te worden voorzien van een paraaf.

Bij aankomst bij de etappefinish RC dient de tijdcontrolekaart direct te worden afgegeven, om een startplaats voor de volgende dag te verkrijgen.

Tijdcontrolekaarten blijven het eigendom van de organisatie. Rechts is een voorbeeld van een tijdcontrolekaart weergegeven.



TULPEN 2027 RALLYE

EXPERT	
Nr.	

LEG	1

TC NR.	LOCATION	COMP. USE	IDEAL TIME	DIFF.	PENALTY	MARSHALS SIGN	MARSHALS TIME
TC 1-01 OUT	Saint-Vincent		07:39				
TC 1-02	Bossola		09:49				
TC 1-03	Oiomosso		11:02				
TC 1-04	Oiomosso		11:10				
TC 1-05 IN	Bolzano Novarese		12:18				
RC Lunch	Arona		12:34				
TC 1-06	Arona		13:34				
TC 1-07	Borgnana		15:49				
TC 1-08 IN	Lurate		16:39				
RC Autodromo	Monza		17:29				
RC Cosmo Palace	Cinisello Balsamo		20:30				
			alle equipes dienen zich om 20:30 gemeld te hebben in RC Cosmo Palace. Eerder melden mag.				
					total penalty		

MAXIMUM REPORTING TIME TC 1-08 IN	17:01

Reg. 1-1	hrs	min	sec	sign
Start at TC				
Start at RP				
GTC 1				
GTC 2				

Test Casino

Test 1-1	hrs	min	sec	sign
Start				
Finish				
Pylons / incorrect route				

Reg. 1-2	hrs	min	sec	sign
Start at TC				
Start at RP				
GTC 1				
GTC 2				

Test Monza

Test 1-2	hrs	min	sec	sign
Start				
Finish				
Pylons / incorrect route				

9.5 – Ideale meldingstijd bij tijdcontroles

Op de tijdcontrolekaarten zijn in de kolom "Ideal time" de Ideale passeertijden bij tijdcontroles aangegeven. Dit zijn de tijdstippen waarop de equipe zich bij de betreffende tijdcontroles dient te melden. In de kolom "COMP.USE" mag de equipe de zelf berekende eventuele achterstand op het ideale schema invullen. Voorbeeld:

- De "Ideal time" bij een tijdcontrole is 10:15 uur.
- De werkelijke meldingstijd van de equipe is 10:23 uur.
- De equipe kan eventueel, bij de "Ideal time" van iedere volgende tijdcontrole, 8 minuten optellen om de eigen ideale passeertijd te kunnen berekenen.

<u>Te vroeg melden:</u>

Indien een equipe zich bij een tijdcontrole (bijvoorbeeld 2 minuten) te vroeg meldt, dan wordt dit bestraft en dient de equipe zich bij de daarop volgende tijdcontroles weer op de ideale tijd te melden. De equipe dient zich dus niet bij alle volgende tijdcontroles (2 minuten) te vroeg te melden. Alleen bij een TC met de indicatie IN (bijvoorbeeld voorafgaand aan de lunch of etappe einde) is vroeger melden (maximaal 15 minuten op de ideale meldingstijd) geoorloofd.

TC	**Ideal time**	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	**09:10**	08:54	-16	300	Bij TC-1, equipe meer dan 15 minuten te vroeg, dus TC onreglementair aangedaan; 300 strafpunten.
2	**10:10**	10:10	0	0	Op tijd.
3	**10:40**	10:38	- 2	20	Bij TC-3, equipe 2 minuten te vroeg; 2 x 10 = 20 strafpunten.
4	**11:15**	11:13	- 2	20	Bij TC-4, equipe opnieuw 2 minuten te vroeg; 2 x 10 = 20 strafpunten.
5	**12:10**	12:10	0	0	Op tijd.

Te laat melden:
Indien een equipe zich bij een tijdcontrole later meldt ten opzichte van de ideale tijd, dan is het toegestaan om de verloren tijd straffeloos in de hierna volgende trajecten in te halen, echter met een maximum van 15 minuten per traject. Indien een equipe zich bij een tijdcontrole (bijvoorbeeld 17 minuten Sporting of 47 minuten Touring) te laat meldt, dan wordt dit bestraft en kan de equipe zich, straffeloos, bij de daarop volgende tijdcontroles eveneens met dezelfde achterstand (17 minuten/47 minuten) later dan de ideale tijd te melden. Meldt de equipe in dit voorbeeld zich bij de volgende tijdcontrole 1 minuut (Sporting) of 31 minuten (Touring) later dan de ideale passeertijd, dan heeft de equipe 16 minuten ingehaald in plaats van de maximale 15 minuten en wordt dus bestraft met 10 strafpunten (1 minuut te vroeg). Uitzondering op deze regel is een TC IN, waar maximaal 15 minuten vroeger melden dan de ideale tijd altijd is toegestaan, ook als dat tot gevolg heeft dat in het voorafgaande traject meer dan 15 minuten verloren tijd is ingehaald.

Sporting

TC	**Ideal time**	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	**09:10**	09:10	0	0	Op tijd.
2	**10:10**	10:15	+ 5	50	Bij TC-2, equipe 5 minuten te laat; 5 x 10 = 50 strafpunten.
3	**10:40**	10:45	+ 5	0	Bij TC-3 blijft de achterstand 5 minuten, geen strafpunten.
4	**11:15**	11:40	+ 25	200	Bij TC-4, equipe 25 minuten te laat. Bestraffing is 25 – 5 (opgelopen bij TC-2), is 20 minuten; 20 x 10 = 200 strafpunten.
5	**12:10**	12:17	+ 7	30	Bij TC-5 zijn, van de 25 minuten totale achterstand, 18 minuten ingehaald. Dat is 3 minuten meer dan de maximaal toegestane 15 minuten, dus 3 minuten worden bestraft; 3 x 10 = 30 strafpunten. Achterstand is nu nog 7 minuten.
6	**13:10**	13:14	+ 4	0	Bij TC-6 zijn 3 minuten ingelopen. Geen strafpunten, er mag maximaal 15 minuten straffeloos ingehaald worden.
7	**13:30**	13:34	+ 4	0	Achterstand blijft 4 minuten.

Touring

TC	**Ideal time**	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	**09:10**	09:10	0	0	Op tijd.
2	**10:10**	10:15	+ 5	0	Bij TC-2, equipe 5 minuten te laat, echter de eerste 30 minuten zijn straffeloos.
3	**10:40**	11:11	+ 31	10	Bij TC-3, equipe 31 minuten te laat, de eerste 30 zijn straffeloos; 31 – 30 = 1. Bestraffing is 1 x 10 = 10 strafpunten.
4	**11:15**	12:05	+ 50	190	Bij TC-4, equipe 50 minuten te laat; 50 – 30 = 20. Bestraffing is 20 – 1 (opgelopen bij TC-3) = 19 minuten. 19 x 10 = 190 strafpunten.
5	**12:10**	12:40	+ 30	50	Bij TC-5 van de 50 minuten totale achterstand is 20 minuten ingehaald. Dat is 5 meer dan de maximaal toegestane 15 minuten, dus 5 minuten worden bestraft; 5 x 10 = 50 strafpunten.
6	**13:10**	13:25	+ 15	0	Bij TC-6 zijn opnieuw 15 minuten ingelopen. Het is toegestaan om maximaal 15 minuten in te lopen.
7	**13:30**	13:45	+ 15	0	Achterstand blijft 15 minuten.

Indien een equipe zich meer dan 30 minuten (Sporting) of 60 minuten (Touring) te laat meldt, of bijvoorbeeld ten gevolge van (grote) tijdsachterstand of pech een deel van de rallyroute moet overslaan, dan betekent dit dat de betreffende tijdcontrole(s) worden beschouwd als onreglementair aangedaan en dus gemist.
De equipe mag zich in dit geval straffeloos bij de volgende tijdcontrole melden tussen de ideale passeertijd en de ideale passeertijd vermeerderd met de vertraging opgelopen bij de laatst reglementair aangedane tijdcontrole. De 15 minuten regeling is hier niet van toepassing. De uiterste meldingstijd, ideale meldingstijd + 30 minuten (Sporting) of 60 minuten (Touring), bij de laatste tijdcontrole van een etappe wordt eveneens op de tijdcontrolekaart vermeld. Wordt deze tijd overschreden, ideale meldingstijd + 31 minuten (Sporting) of + 61 minuten (Touring), dan wordt dit bestraft met 300 strafpunten.

Sporting

TC	**Ideal time**	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	**09:10**	09:10	0	0	Op tijd.
2	**10:10**	10:35	+ 25	250	Bij TC-2, equipe 25 minuten te laat; 25 x 10 = 250 strafpunten.
3	**10:40**	11:15	+ 35	300	Bij TC-3, equipe 35 minuten te laat (meer dan maximaal 30 minuten), dus onreglementair aangedaan; 300 strafpunten.
4	**11:15**	11:44	+ 29	40	Bij TC-4, equipe 29 minuten te laat. Bestraffing is 29 – 25 (opgelopen bij TC-2) is 4 x 10 = 40 strafpunten.
5	**12:10**			300	TC-5 niet reglementair aangedaan; 300 strafpunten.
6	**13:10**			300	TC-6 niet reglementair aangedaan; 300 strafpunten.
7	**13:50**	14:00	+ 10	0	De achterstand bij de laatst reglementair aangedane TC (nu TC-4) bedroeg 29 minuten. De equipe dient TC-7 op de ideale tijd aan te doen, eventueel vermeerderd met de opgelopen achterstand bij de laatste reglementair aangedane TC. De equipe mag in dit geval tussen de 0 en 29 minuten straffeloos TC-7 aandoen.

Touring

TC	**Ideal time**	Werkelijke passeertijd	Afwijking in min.	Straf	Uitleg
1	**09:10**	09:10	0	0	Op tijd.
2	**10:10**	10:35	+ 25	0	Bij TC-2, equipe 25 minuten te laat, echter de eerste 30 minuten te laat zijn straffeloos.
3	**10:40**	11:15	+ 35	50	Bij TC-3, equipe 35 minuten te laat; 35 - 30 = 5. Dus 5 x 10 = 50 strafpunten.
4	**11:15**	12:14	+ 59	240	Bij TC-4, equipe 59 minuten te laat. Bestraffing is 59 - 30 = 29 - 5 (opgelopen bij TC-3) is 24 x 10 = 240 strafpunten.
5	**12:10**			300	TC-5 niet reglementair aangedaan; 300 strafpunten.
6	**13:10**	14:13	+63	300	Bij TC-6, equipe 63 minuten te laat (meer dan maximaal 60 minuten), dus onreglementair aangedaan; 300 strafpunten.
7	**13:50**	14:15	+ 25	0	De achterstand bij de laatst reglementair aangedane TC (nu TC-4) bedroeg 59 minuten. De equipe dient TC-7 op de ideale tijd aan te doen, eventueel vermeerderd met de opgelopen achterstand bij de laatste reglementair aangedane TC. De equipe mag in dit geval tussen de 0 en 59 minuten straffeloos TC-7 aandoen.

9.6 - Tijdstraffen

Het verschil tussen de werkelijke meldingstijd en de ideale meldingstijd bij een TC wordt als volgt bestraft:

- Meer dan 30 minuten te laat melden aan de start; maximum aantal strafpunten van de etappe.
- Te vroeg melden bij elk type TC (niet zijnde TC IN) ; 10 strafpunten per minuut met een maximum van 300 strafpunten.
- Meer dan 15 minuten te vroeg melden bij elk type TC; 300 strafpunten (gemist).
- Te laat melden bij elk type TC (Sporting) of meer dan 30 minuten (Touring); 10 strafpunten per minuut met een maximum van 300 strafpunten.
- Meer dan 30 minuten te laat melden bij elk type TC (Sporting); 300 strafpunten (gemist).
- Meer dan 60 minuten te laat melden bij elk type TC (Touring); 300 strafpunten (gemist).
- Meer dan 15 minuten verloren tijd inhalen per traject: 10 strafpunten per minuut.
- Meer dan 30 minuten (Sporting) of 60 (Touring) minuten te laat bij de TC FINISH (laatste TC op zaterdag); niet geklasseerd c.q. gediskwalificeerd, voor het eindklassement.
- Alleen bij TC FINISH (Eindhoven) wordt onbeperkt te vroeg melden niet bestraft, wanneer de equipe de tijdcontrolekaart overhandigt en daarbij de ideale tijd vraagt aan de Official.
- Meer dan 30 minuten (Sporting) of 60 minuten (Touring) te laat aan het eind van een etappe; maximum aantal strafpunten van de etappe.

In dit laatste geval zal de equipe in de gelegenheid worden gesteld de tijdcontrolekaart van de betreffende etappe alsnog in te leveren, zodat deze uitgerekend kunnen worden en de al toegekende maximum aantal strafpunten kunnen worden gecorrigeerd. De hieraan verbonden voorwaarden zijn:

- De tijdcontrolekaart dient uiterlijk de volgende dag vóór de start van de eerste equipe te zijn ingeleverd bij de 1e TC (start) van de nieuwe etappe.
- Op de tijdcontrolekaart worden alleen door een Official geparafeerde tijden en digitaal geregistreerde tijden geaccepteerd.

9.7 - Neutralisaties

De wedstrijdleiding kan besluiten om controles te neutraliseren, zowel op basis van eigen waarneming als naar aanleiding van door deelnemers gestelde vragen. Wanneer één of meer controles geneutraliseerd worden, hetzij vóór doorkomst van de eerste deelnemers (van een klasse), hetzij na doorkomst van een aantal deelnemers (van een klasse), dan zal de wedstrijdleider als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) geannuleerd;
2. de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) vervallen verklaard.

Eventuele neutralisaties worden door de organisatie aangebracht in de voorlopige moederkaart(en), die daarmee definitief wordt/worden.

10. REGELMATIGHEIDSPROEF

10.1 - Procedure

Een regelmatigheidsproef (RP) dient zo exact mogelijk met de opgegeven gemiddelde snelheid te worden afgelegd en wordt verreden volgens een kaartleessysteem. Gedurende de regelmatigheidsproef kan de gemiddelde snelheid wijzigen. De te hanteren gemiddelde snelheden staan vermeld in de routebescheiden.

10.2 - Start / Finish

Een regelmatigheidsproef start bij een in het routeboek aangegeven bemande controle of onbemande 'zelfstart', herkenbaar aan 2 gekruiste "TULPEN"-pijlen, die zowel fysiek als virtueel aanwezig kunnen zijn (zie artikel 8.6).

<u>Bemande start</u>

Bij een start door een bemande controle, noteert een Official de starttijd op de tijdcontrolekaart in “hh:mm:ss” achter “Start at RP” onderaan de tijdcontrolekaart (zie artikel 9.5), waarna de equipe wordt afgeteld en exact op de starttijd wordt gestart. De start hoeft niet precies op de hele minuut plaats te vinden. De Official kan besluiten met een kortere interval te starten. Dit zal dan door de Official gemeld worden aan de equipe.

<u>Onbemande zelfstart</u>

Bij een onbemande zelfstart begint de equipe met een regelmatigheidsproef op een in de routebescheiden aangegeven startplaats, op een specifieke starttijd. Deze zelfstarttijd wordt berekend door ‘x’ minuten op te tellen bij de voorgaande TC-tijd. ‘x’ minuten is de tijd die nodig is om van de voorgaande TC naar de zelfstartlocatie te komen. Hoeveel minuten ‘x’ bedraagt staat in de routebescheiden. De Official vult onderaan de kaart niets in bij ‘Start at TC’, omdat dit de voorgaande TC-tijd betreft.

Voorbeeld van een onbemande zelfstarttijd (start at RP) berekening; de voorgaande ‘TC-tijd’ in “hh:mm” plus ‘x’ minuten.

<u>Onbemande zelfstart - uitzonderingssituatie</u>

Indien meerdere equipes zich in dezelfde minuut melden bij een TC (met daar achter een zelfstart voor een regelmatigheidsproef), krijgen deze equipes allemaal dezelfde TC-tijd in “hh:mm”. Omdat deze equipes niet tegelijkertijd kunnen starten bij de zelfstart van de regelmatigheidsproef, vult de Official een specifieke tijd in achter “Start at TC” onderaan de tijdcontrolekaart. Deze notatie is in “hh:mm:ss”. Bij deze tijd moet ‘x’ minuten worden opgeteld.

Voorbeeld van een onbemande zelfstarttijd (start at RP) berekening is dan; de ‘Start at TC’ tijd in “hh:mm:ss” plus ‘x’ minuten. Wanneer de equipe een specifieke “Start at TC” tijd krijgt, zal dit door de Official gemeld worden aan de equipe.

Alle equipes dienen bij het startpunt van de zelfstart voor de regelmatigheidsproef te wachten tot hun (aangepaste) starttijd is aangebroken en daarbij deelnemers die eerder willen starten voldoende ruimte te geven.

Het einde van een regelmatigheidsproef wordt in de app aangegeven met een bord "END REGULARITY". Het einde van een RP kan ook in het routeboek zijn aangegeven. Het kan voorkomen dat een bestuurder een regelmatigheidsproef moet afleggen zonder navigator in de auto. De bestuurder heeft daarbij niet de beschikking over tabellen in het routeboek.

10.3 - Geheime tijdcontrole (GTC)

In een regelmatigheidsproef kunnen één of meerdere geheime tijdcontroles worden opgenomen. Bij een GTC wordt de passeertijd opgenomen via de app. Een GTC bevindt zich niet binnen de eerste kilometer van de regelmatigheidsproef, behalve wanneer een regelmatigheidsproef op een circuit wordt gereden. Een GTC die in de app verschijnt wordt automatisch op de digitale controlekaart geplaatst (en kan niet gewist worden). Iedere seconde te vroeg of te laat passeren bij een GTC wordt bestraft met 2 strafpunten per seconde afwijking. Maximale tijdbestraffing per regelmatigheidsproef is 150 strafpunten. De afwijking c.q. bestraffing, wordt steeds berekend vanaf de start van een regelmatigheidsproef.

<u>Voorbeeld:</u>
- Lengte van de regelmatigheidsproef van start tot GTC: 5,1 km.
- Gemiddelde snelheid: 45 km/u.
- Ideale passeertijd: 6 minuten 48 seconden.
- Werkelijke passeertijd: 6 minuten 59 seconden: afwijking = 11 sec. x 2 sec. = 22 strafpunten.
- Werkelijke passeertijd: 6 minuten 31 seconden: afwijking = 17 sec. x 2 sec. = 34 strafpunten.
- Werkelijke passeertijd: 9 minuten 20 seconden: afwijking = 152 sec. x 2 sec. = max 150 strafpunten.

11. TEST

11.1 - Procedure

Een test wordt verreden volgens een kaartleessysteem, bol-pijl systeem of een schets, waarop de te volgen route staat aangegeven. Bij de start van elke test wordt aangegeven of de equipe de test aflegt volgens een vaste ideale rijtijd (bogeytijd), of middels een zelf vast te leggen rondetijd (lap consistency).
Bij een vaste ideale rijtijd dient de equipe de test binnen de gestelde tijd (bogeytijd) af te leggen. Indien de rijtijd van de equipe meer is dan de bogeytijd, dan wordt dit bestraft met 2 strafpunten per seconde meer. Indien de rijtijd van de equipe minder is dan de bogeytijd, dan wordt dit niet bestraft.
Bij een lap consistency bepaalt de equipe de te rijden rondetijd zelf, tijdens de eerste tijdgemeten ronde. Deze eerste rondetijd dient binnen een, in het routeboek aangegeven, minimale ondergrens en maximale bovengrens te liggen. De volgende rondes dienen afgelegd te worden in dezelfde tijd als de tijd die door de equipe in de eerste tijdgemeten ronde is gereden. Per ronde zal elke seconde meer of minder dan de eigen vastgestelde rondetijd bestraft worden met 2 strafpunten.
Het is niet toegestaan, binnen een zone van 50 meter voorafgaand aan de tijdregistratie, met een lagere snelheid dan 25 km/u te rijden. Gebeurtenissen als een valse start, het raken van pylonen die de route markeren en met een lagere snelheid van 25 km/u rijden binnen een zone van 50 meter voorafgaand aan de tijdregistratie, worden bestraft met 20 strafpunten. Een verkeerde route of een ronde te weinig rijden wordt beoordeeld als 'fout parcours' en wordt bestraft met 150 strafpunten. Een ronde teveel rijden wordt bestraft met 50 strafpunten per ronde. De maximale bestraffing op een test is 150 strafpunten (inclusief fout parcours).

11.2 - Start / Finish

Een test start bij een bemande controle op een in het routeboek aangegeven punt. Een Official noteert de starttijd op de controlekaart, waarna de deelnemer wordt afgeteld en exact op de starttijd wordt gestart. De start hoeft niet op de hele minuut plaats te vinden. De start-Official kan besluiten om met een kortere interval te starten. De start kan ook plaatsvinden via de app.
De finish van een test is een flying-finish en dit wordt aangeduid met een bord met een finish-vlag. Dit kan zowel een fysiek bord als een weergave in de app betreffen.

11.3 – Helm
Op een aantal testterreinen is het dragen van een helm verplicht. Bij de inschrijving geeft de equipe aan of zij een eigen helm meeneemt. Equipes zonder eigen helm krijgen er bij de test een in bruikleen; die blijft eigendom van de organisatie en wordt na afloop ingeleverd.

12. REPARATIES - BREAKDOWN EN ASSISTENTIEAUTO'S

12.1 - Reparaties
Tijdens de rally mogen de equipes geen gebruik maken van georganiseerde technische ondersteuning zoals volg- en/of serviceauto's. Elkaar onderling bij pech ondersteunen is toegestaan. Garages mogen worden ingeschakeld, voor zover dit niet vooraf is georganiseerd.
Overtredingen worden als volgt bestraft: 1e overtreding: waarschuwing, 2e overtreding: uitsluiting.

12.2 - Breakdown
In geval van een breakdown: zie het telefoonnummer in het Tulp-infoboek of de achterzijde van de naambadge.

12.3 - Assistentieauto's ("299","399" en "499")
De bemanning van de assistentieauto helpt uitsluitend bij kleine reparaties en/of het slepen van de gestrande auto naar een dichtbij gelegen plaats of naar een garage of tankstation. Vanaf dit punt dient men zelf voor verdere repatriëring te zorgen.
De assistentieauto's volgen alleen de ideale rallyroute. Indien men langs de route met pech staat en assistentie nodig heeft, neem dan contact op met de breakdown. Houdt er rekening mee dat, indien men op het tijdschema sterk achterloopt en pech krijgt met de auto, de assistentieauto's al gepasseerd kunnen zijn. Wacht dan niet, maar regel zelf hulp.

13. WINNAARS - PRIJSUITREIKING

13.1 - Klassementen
- Klassementen worden bepaald door het optellen van de opgelopen strafpunten per geklasseerde equipe. Per etappe worden tussenklassementen opgemaakt en gepubliceerd via de App.
- Aan het eind van de rally worden eindklassementen per klasse gepubliceerd via de App.
- Het door de wedstijdleider geaccordeerde eindklassement, wordt maximaal 20 minuten na de 'maximale meldingstijd' van de laatste equipe, gepubliceerd in de app. 30 minuten na publicatie van het eindklassement, is het eindklassement definitief voor de desbetreffende klasse. Deelnemers worden via een sms-bericht geïnformeerd over het tijdstip van publicatie.
- Equipes die de finishcontrole niet reglementair aandoen, met een andere auto finishen of waarvan de equipe samenstelling is gewijzigd, worden NIET in de eindklassementen opgenomen.
- De equipe met het laagste totaal aantal strafpunten is winnaar. De volgende laagste is tweede enzovoorts.

13.2 - Winnaars Tulpenrallye Pre-2000 2027
De equipes met het laagste aantal strafpunten zijn winnaars van de Tulpenrallye Pre-2000 2027.

13.3 - Dagwinnaars
Van woensdag 5 mei tot en met zaterdag 8 mei zijn dagprijzen te winnen. In geval van ex aequo treedt artikel 13.6 in werking.
De dagwinnaars van woensdag 5 mei 2027 ontvangen hun prijzen tijdens het diner op donderdagavond 6 mei 2027 enzovoorts. De dagwinnaars van vrijdag 7 mei en zaterdag 8 mei 2028 ontvangen hun prijzen op zaterdag 8 mei 2027 tijdens de prijsuitreiking.

13.4 - Winnaars teams
De strafpunten van de 3 best geklasseerde deelnemers uit het team, worden per etappe opgeteld. Het winnende team per klasse, is het team met het laagste aantal strafpunten, nadat de resultaten van de vier etappes zijn opgeteld. Een team moet met minimaal 3 equipes reglementair de TC Finish hebben aangedaan om in aanmerking te komen voor een prijs.

13.5 - Ex aequo
Algemeen: In geval van ex aequo zal de equipe, met het minste aantal gemiste RC's in LEG Wo-1, daarna in LEG Wo-2, daarna in LEG Th-1, daarna in LEG Th-2 etc. tot winnaar worden uitgeroepen. Indien daarna nog twee of meerdere equipes gelijk geklasseerd zijn, wordt de equipe die deelneemt met de oudste auto tot winnaar worden uitgeroepen.
Best geklasseerde equipe op de regelmatigheidsproeven/testen: In geval van ex aequo zal de equipe met het minste aantal strafpunten op 1e RP/1^{e} test, daarna op de 2e RP/2^{e} test, daarna op de 3e RP/3^{e} test, etc. het hoogst worden geklasseerd Indien daarna nog twee of meerdere equipes gelijk geklasseerd zijn, wordt de equipe die deelneemt met de oudste auto tot winnaar uitgeroepen. .

13.6 - Prijsuitreiking
Op zaterdag 8 mei 2027 wordt in het Van der Valk hotel in Eindhoven, een feestelijk diner met de prijsuitreiking georganiseerd. Zie artikel 7.2 voor extra dinercoupons. De dresscode is Black Tie.

13.7 - Prijzen
- Overall klassement Sporting Tulpenrallye Pre-2000: 1e t/m 3e prijs, (* Coupe Sporting Tulpenrallye Pre-2000).
- Overall klassement Touring Tulpenrallye Pre-2000: 1e t/m 3e prijs, (* Coupe Touring Tulpenrallye Pre-2000).
- Teamprijs voor het best geklasseerde team in Tulpenrallye Pre-2000, in Sporting en Touring.
- Best geklasseerde equipe op de regelmatigheidsproeven Tulpenrallye Pre-2000, in Sporting en Touring.
- Best geklasseerde equipe op de testen in Tulpenrallye Pre-2000, in Sporting en Touring.
- Tevens kunnen voor bepaalde klasseringen extra prijzen ter beschikking worden gesteld.

Prijzen met * gemerkt worden aan de equipes symbolisch uitgereikt. Zij blijven eigendom van de organisatie.

14. VRAGEN

14.1 - Vragen
Een equipe kan na de finish van een wedstrijddag vragen indienen over het verloop van de wedstrijd of over opgelopen strafpunten via het elektronische vragenformulier dat beschikbaar is onderaan de traject-resultaten pagina's van de equipe. Tot 22:00 uur kunnen route-technische vragen over die wedstrijddag worden ingediend. Na afloop van de avondetappe (alleen Expert) kunnen route-technische vragen worden ingediend tot één uur na sluiting van de finish. Vragen over berekeningen van strafpunten kunnen tot uiterlijk de volgende wedstrijddag tot de eigen starttijd worden ingeleverd. Vragen die daarna worden ingeleverd worden niet meer in behandeling genomen.
Vragen over zaterdag 8 mei dienen uiterlijk 15 minuten na de eigen finishtijd te zijn ingediend. Tegen de antwoorden op route- of rekentechnische vragen en tegen neutralisaties kan geen protest ingediend worden. Het besluit van de Wedstrijdleider is bindend en hiertegen is geen beroep mogelijk.

15. INTERPRETATIE EN AANPASSINGEN

15.1 - Interpretatie

De wedstrijdleider is gedurende de rally belast met de uitvoering van dit reglement. Bij twijfelgevallen, met betrekking tot de interpretatie van het reglement, is de Nederlandse tekst bindend. In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de wedstrijdleider.

15.2 - Aanpassingen

De sportieve en organisatorische bepalingen van dit reglement kunnen op elk moment worden gewijzigd of aangevuld; tot en met 21 maart 2027 gebeurt dat op de site, met de wijzigingen in rode tekst, en daarna via bulletins. De bepalingen over het inschrijfgeld, de betaling en de annulering worden na het sluiten van een inschrijving niet ten nadele van de equipe gewijzigd, tenzij wet- of regelgeving daartoe verplicht.

Elke wijziging of aanvulling wordt bekend gemaakt via gedateerde en genummerde bulletins, welke een integraal onderdeel vormen van dit reglement, terwijl andere informatie gepubliceerd zal worden via briefings. Deze bulletins en/of briefings worden gepubliceerd en uitgereikt aan de equipes, tenzij dit door omstandigheden onmogelijk is.

Aan de start en gedurende de rally dient één van de leden van de equipe te tekenen voor de ontvangst van: briefings, bulletins, opdrachten, routeopdrachten, routeboeken en controlekaarten.

1. Bol-pijl systeem met afstanden

1.1 Aan de hand van bol-pijlopdrachten, bestaande uit situatieschetsen met eventueel aanvullende aanduidingen, dient met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen steeds de kortste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereden te worden.

1.2 Bij een situatieschets is de afstand vanaf de vorige bol-pijlsituatie en de totaalafstand vanaf de start en/of tot de finish van het routedeel waarvoor de bol-pijlopdrachten gelden aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (*).

1.3 De bol-pijlopdrachten dienen in oplopende nummervolgorde uitgevoerd te worden.

1.4 De situatieschetsen zijn niet op schaal getekend.

1.5 De situatieschetsen kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Wegen die in de situatietekening een hoek van 900 maken hoeven dat in werkelijkheid niet te doen.

1.6 Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.

1.7 Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).

1.8 Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. Deze wegen zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.

1.9 Alle verharde wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de situatieschets opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet in de situatieschets te zijn opgenomen.

1.10 Indien de afstand tussen twee opeenvolgende bol-pijl situaties kleiner is dan 100 meter, dan wordt dit extra aangegeven door middel van een verticale pijl in de derde kolom.

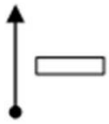
1.11 Tussen de bol-pijlopdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.

1.12 Situaties zijn als volgt aangegeven:

- kolom 1: situatienummer
- kolom 2: de totale afstand vanaf de voorgaande TC
- kolom 3: de afstand tussen twee opeenvolgende bol-pijl situaties
- kolom 4: de getekende situaties
- kolom 5: extra ondersteunende informatie (zie de legenda in Tulp-infoboek)
- kolom 6: de resterende afstand tot de volgende TC

Voorbeeld:

Etappe /leg: 1	TC 1-01 Évian - TC 1-02 Bonnavaz	expert
Traject /stage: 1	Afstand km's 61,40	
	distance miles 38,152	

	DISTANCE total km/mile	DISTANCE inter km/mile	DIRECTION	INFORMATION	total distance remaining
1	0,00 0,000	0,00 0,000		TC 1	61,40 38,152
2	0,44 0,273	0,44 0,273		Richting /Direction: Thonon N5	60,96 37,879
3	1,29 0,802	0,85 0,528		Richting /Direction: Publier D11	60,11 37,351
4	2,85 1,771	1,56 0,969		Gros Bissinge	58,55 36,381

2. Bol-pijl systeem speciaal

2.1 Bol-pijl systeem conform de in art. 1 omschreven uitgangspunten, met dien verstande dat niet bij elke opdracht de totaal en/of tussenafstanden staan aangegeven, of een situatieschets is vermeld.

2.2 Indien de totaal en/of tussenafstanden (kolom 2 en 3) ontbreken dient de bol-pijlopdracht te worden uitgevoerd op de eerstvolgende situatie die voldoet aan de opdracht. Wanneer de afstanden ontbreken bedraagt de afstand tussen twee opeenvolgende bol-pijlopdrachten maximaal 2,5 kilometer.

2.3 Indien de bol-pijl situatie (kolom 4) ontbreekt wordt aan de hand van de informatie in kolom 5 aangegeven in welke richting de route op de aangeven afstand dient te worden vervolgd (bijvoorbeeld: Richting Dijon).

BIJLAGE 2 KAARTLEESINSTRUCTIES

1.1. 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. Wegen in 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. Kaarttekens, toeristische kaarttekens van kerken, kastelen, enz. (gekleurde blokjes) en kaartteksten onderbreken de doorgang niet. Doorlopende bermlijnen ter hoogte van een zijweg blokkeren de doorgang niet. Doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang wel. 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

5. 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.
6. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo’s, rallyschilden, enz.) en tekstvakken (inclusief rondjes met nummers van pijlen, punten, TC-aanduidingen, 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 <u>beide</u> bermlijnen van de kaartweg bedekt zijn.
7. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet. Maar <u>let op</u>: in de kaartleessystemen (art. 1.3) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven.
8. 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.
9. Kleine “uitwasjes” aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
10. Een (deel van een) pijl of de ingetekende lijn mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden. Raken en kruisen van de ingetekende lijn wordt niet beschouwd als tegengesteld rijden.
11. 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.
12. 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.
13. Cirkels die een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook niet.

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. Indien een kaartleestraject uit meerdere kaartfragmenten bestaat zullen op de kaartfragmenten zogenaamde overgangspunten worden opgenomen. Deze overgangspunten (aangeduid met een letter op beide kaartfragmenten) markeren het punt waarop kaartfragmenten op elkaar aansluiten en waarop overgegaan dient te worden naar het volgende kaartfragment. De overgangspunten dienen, met inachtneming van de regels voor het van toepassing zijnde kaartleessysteem, in de geconstrueerde route te worden opgenomen.
3. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is het systeem Punten Vrije Route, waarbij keren wel toegestaan is bij de routeconstructie.
4. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) op genomen worden. De start van een RP of Test mag ook maar eenmaal in de route opgenomen worden.
5. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen meer dan eens, maar slechts in één richting in de route worden opgenomen (de richting waarvoor bij het voor de eerste maal in de route opnemen van de weg gekozen is). Samenkomsten van wegen mogen meerdere keren in de route worden opgenomen, ongeacht de richting van waaruit de samenkomst wordt benaderd.
6. Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (art. 1.1.4) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.
7. Bij de routeconstructie dient rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
8. 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

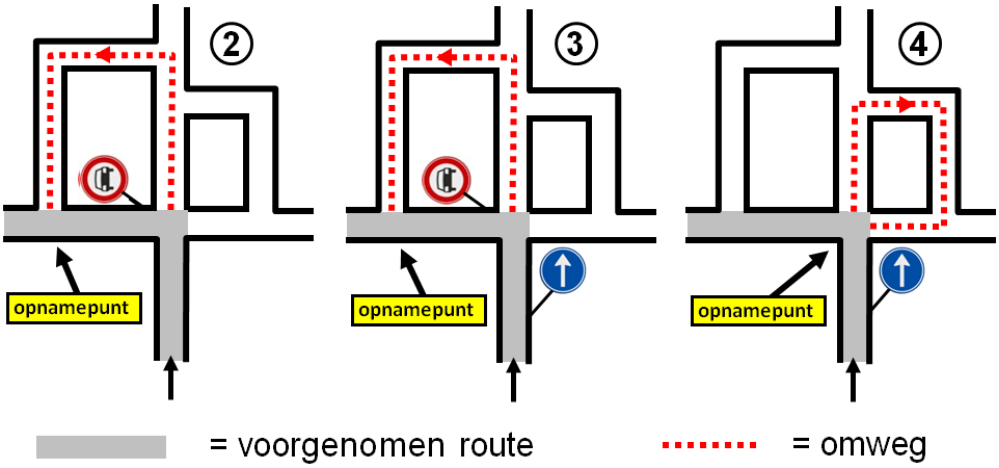
1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft. Zichtbaar doodlopende wegen mogen NIET worden ingereden.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor 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 (uiteraard) 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 100 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.
6. Voor Tulpenrallye Pre-2000 Touring geldt dat een grotere afwijking dan 100 meter niet voorkomt en dat een juist geconstrueerde route altijd gereden kan worden. Deze klasse hoeft dus <u>nooit</u> een omweg te construeren. Voor de Sporting geldt dat bij een grotere afwijking dan 100 meter art. 1.1.4 in werking treedt.

1.1.4. De constructie van een omweg (alleen Sporting)

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 een punt waarop men de voorgenomen route kan opnemen (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
    a. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
    b. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden m.b.t. het gebruik van wegen als bij de routeconstructie;

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 oorspronkelijk 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 niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

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. Herstelcodes:

HK = hier keren	1R, 2R = 1e weg rechts, 2e weg rechts
ROT 3R = op rotonde derde weg rechts	ER = einde weg rechts
VR = voorrangsweg rechts	VO = voorrangsweg oversteken
XR = viersprong rechts	XO = viersprong oversteken
P2000 T P2000 S = de herstelcode geldt alleen voor Tulpenrallye Pre-2000 Touring / Sporting	

Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie in het veld

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 inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 1.1 en het betreffende systeem.

**) Deze herstelopdrachten komen alleen op of zeer kort vóór het bereiken van de voorgenomen route voor.*

1.3. Systeembeschrijvingen

1.3.1. Blokkerende Pijlen en Punten kortste route

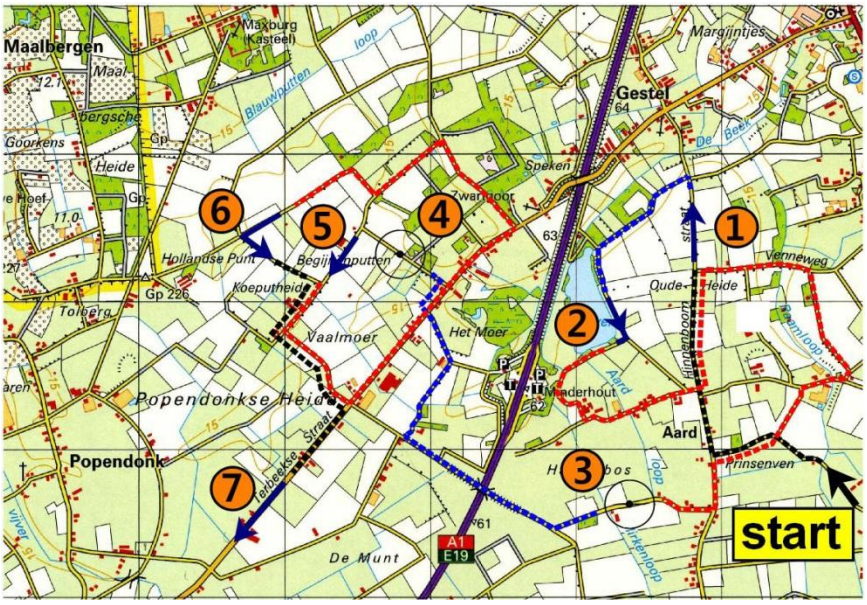
1 Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen en punten van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.

2 Onder elke pijl en elk punt wordt geacht een weg te liggen. Als een punt naast de weg ligt, dan bestaat ter plaatse de mogelijkheid om de route 'onder het punt' te rijden.

3 Elke pijl en punt mag maar eenmaal in de route opgenomen worden. In alle andere gevallen blokkeren ze de eronder liggende weggedeelten. Het raken en kruisen van pijlen en punten, en het tussen het begin en eind op- of afrijden van een pijl is niet toegestaan. Indien uit kaarttekens blijkt dat een pijl over een viaduct is getekend, dan wordt het berijden van de weg onder het viaduct niet gezien als het kruisen van de pijl.

4 Op weg naar een pijl, een punt 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.

Voorbeeld:



Toelichting

Start naar pijl 1:	Kortste route naar pijl 1. Zie zwarte route.
Pijl 1 naar pijl 2:	Kortste route. Zie blauwe route.
Pijl 2:	Punt van pijl 2 helemaal afrijden
Pijl 2 naar punt 3:	Kortste route, maar eerder gereden route niet tegengesteld. Dus lus bij Aard linksom. Zie rode route.
Punt 3 naar punt 4:	Kortste route, blauwe route.
Punt 4 naar pijl 5:	Kortste route.
Pijl 5 naar pijl 6:	Kortste route, maar niet nogmaals over punt 4. Zie rode route.
Pijl 6 naar pijl 7:	Kortste route. Zie zwarte route.

1.3.2. Ingetekende lijn

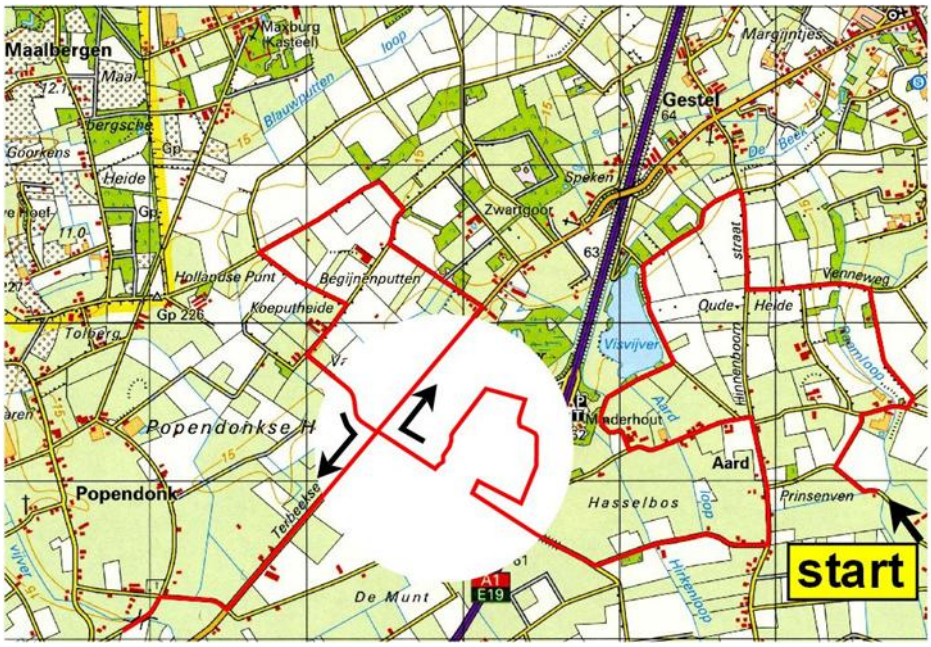
1 Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.

2 Het begin van het routegedeelte waarvoor dit systeem valt hoeft niet samen te vallen met het begin van de ingetekende lijn. In de trajectinstructies is dan duidelijk aangegeven hoe te handelen (bijvoorbeeld: rijd de kortste route naar het begin van de ingetekende lijn).

3 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. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.

4 (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden (dit komt alleen voor bij omrijden).

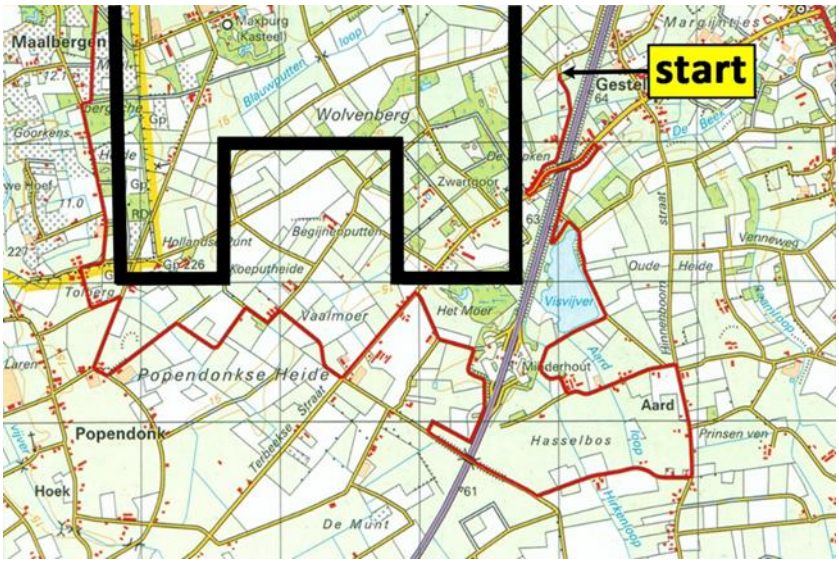
Voorbeeld:



1.3.3. Grensbenadering

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.
2. Wegen mogen slechts eenmaal worden bereden.
3. Het benaderen van de grenslijn dient zodanig te gebeuren, dat in volgorde van belangrijkheid:
   1. de grenslijn niet overschreden wordt (wel mag de grens geraakt worden zolang minimaal één bermlijn van de weg zichtbaar is);
   2. het oppervlak tussen de grenslijn en de te rijden route zo klein mogelijk is;
   3. de route zo kort mogelijk is (zie ook hieronder).

Voorbeeld:

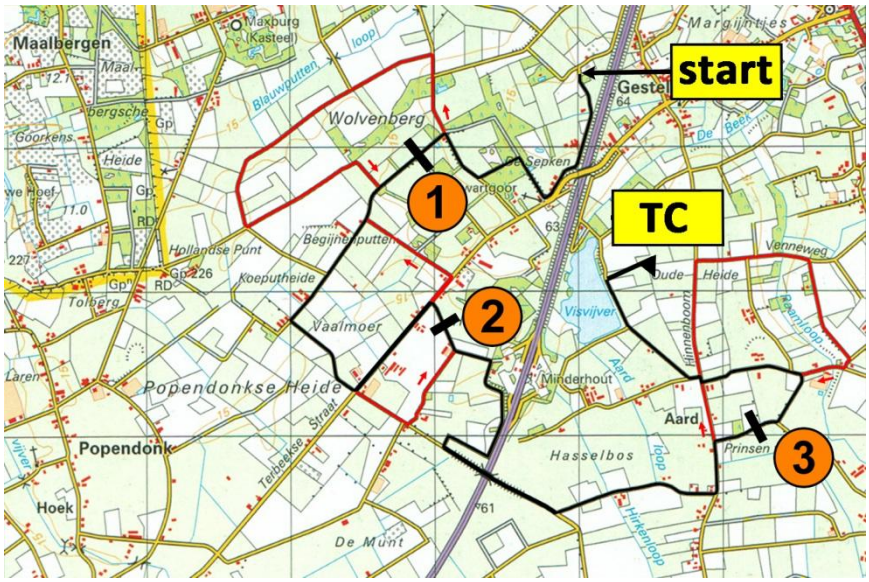


1.3.4. Ingetekende lijn met barricades

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 bereden te worden, waarbij de barricades ontweken moeten worden.
2. 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. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.
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.

Voorbeeld:



1.3.5. Punten vrije route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient een route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Op een punt kan een controle staan. De controle bevindt zich dan binnen een straal van 100 meter van het punt, op een met de auto bereikbare plaats. Er hoeft dus geen controle op een punt te staan. Als er één of meerdere controles op/nabij het punt staan, dan is er altijd een juiste controle aanwezig (de controle die op het punt staat).
3. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Echter, alleen controles op aan de beurt zijnde punten dienen te worden bewaard in de Tulpenrallye app.
4. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt mag een vrije route gereden worden en er mag gekeerd worden. Er mag van alle wegen, al dan niet op de kaart voorkomend, in beide richtingen gebruik gemaakt worden, met uitzondering van kaartwegen met een blokkeringskruis/stip erdoor.
5. In verband met de veiligheid dient de route zoveel mogelijk zodanig gekozen te worden dat de route in voortgaande richting (dus bij voorkeur zonder te keren) kan worden vervolgd.
6. Voor het bepalen van de lengte van traject is de kortste (te rijden) route aangehouden.

1.3.6. Punten onbekend

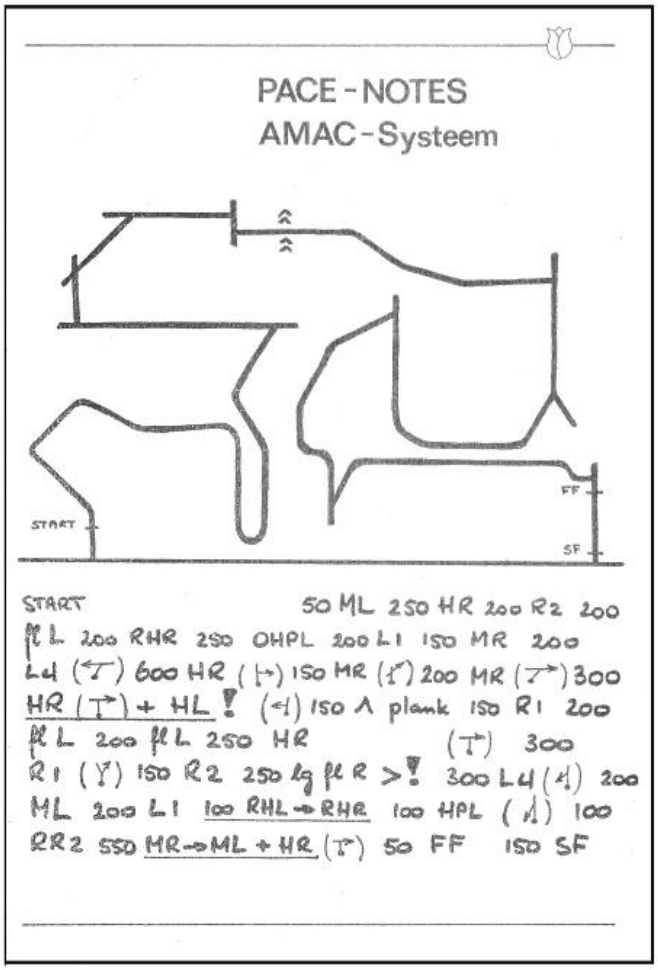
1. Vanaf het begin van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient volgens onderstaande regels steeds een route naar een volgend punt te worden geconstrueerd en gereden tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt bereikt is.
2. Op de kaart bevinden zich een aantal genummerde punten.
3. Elk punt mag maar eenmaal in de route opgenomen worden (namelijk als het punt aan de beurt is). In alle andere gevallen blokkeren punten de eronder liggende weggedeelten.
4. Vanaf het begin van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de kortste route naar punt **1** geconstrueerd en gereden te worden.
5. Op elk punt staat een routecontrole met een cijfer. Dit cijfer geeft het volgende punt aan waar naartoe geconstrueerd en gereden dient te worden.
6. Ook routecontroles op de (juiste) route tussen de punten die dienen te worden aangedaan, moeten worden bewaard in de Tulpenrallye app.

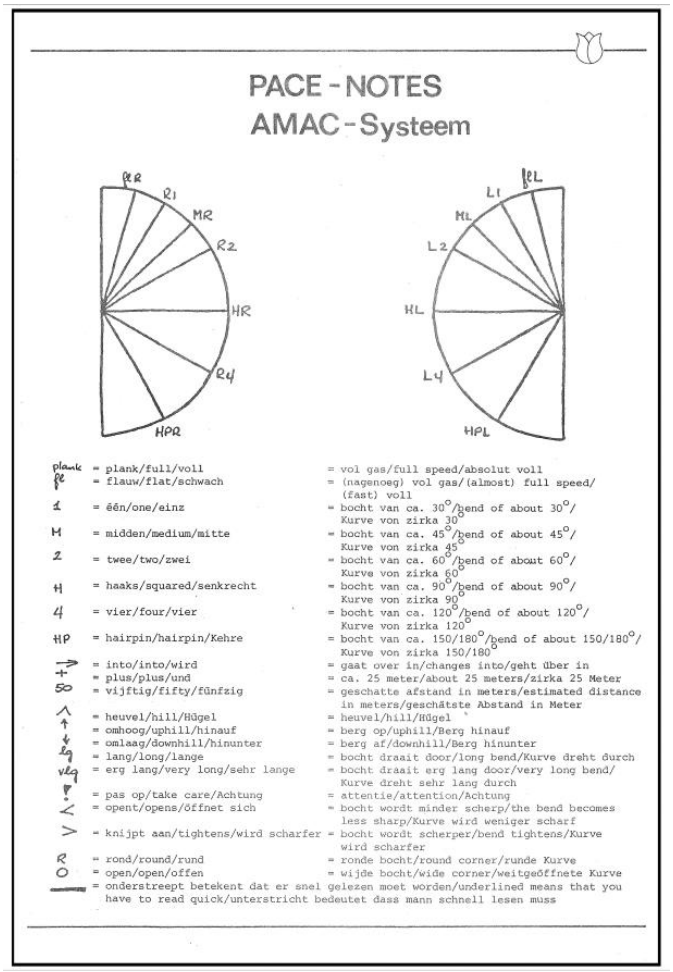
7. Het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt wordt bereikt door vanaf het punt waarbij de herstelopdracht DM TC wordt verstrekt, de kortste route naar het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, te construeren.

1.3.7. Pace-notes systeem

1. De route kan aangegeven worden middels zogenaamde pace-notes.
2. Bij pace-notes wordt het verloop van de route aangegeven door de (tussen)afstanden in meters, door de gradatie van de bochten en door het aangeven van de afslagen.
3. Dit systeem werd onder meer gebruikt in diverse (AMAC-)Tulpenrallye edities toen de wedstrijd bestond uit klassementsproeven.
4. Pace-notes kunnen worden gebruikt om enkele delen van trajecten van de Tulpenrallye Pre-2000 aan te duiden.
5. Onderstaand de legenda van de pace-notes volgens het AMAC-systeem uit de jaren 70 en 80, alsmede een voorbeeld.

Voorbeelden routeboek jaren 1970– 1980





Deze bijlage wordt in de definitieve versie toegevoegd. Op alles wat de Tulpenrallye App registreert, zijn de bepalingen uit de privacy verklaring van toepassing.