

Start & Finish

De start- en finishlocatie van GEO-Rally 6 (in het reglement verder afgekort als GEO-6) is kasteel De Vanenburg, Vanenburgerallee 13 te Putten.



Tijdschema

De trajecten van GEO-6 kennen richttijden, geen vaste rijtijden en geen TC's. De richttijden van de trajecten staan op de routekaarten in het routeboek aangegeven. Zorg ervoor dat je niet meer dan 30 minuten gaat achterlopen op de richttijden, anders mis je de gezelligheid en uitleg na afloop!

Bij de start van elk traject en bij de finish wordt de passeertijd bij de Rallycheck controle ter plaatse op de controlekaart getoond. Zo kun je voor jezelf nagaan of je (nog een beetje) op schema ligt.

GEO-6 is ca. **130 km** lang en heeft een rijtijd van ongeveer **3 uur en 15 minuten**. De exacte lengtes en richttijden van de trajecten vind je in het routeboek op de routekaarten.

Rallycheck controles

De startcontrole en de finishcontrole worden automatisch op de elektronische controlekaart geplaatst. Dat geldt ook voor GTC's in de RP én voor snelheidscontroles. De startcontrole van de RP dien je zelf te bevestigen, net als alle andere (hiervoor niet genoemde) RC's. Voor als je je eens mocht vergissen: de laatste (zelf) bevestigde RC kan geschrapt worden.

Bestrafing controles

Het missen van een goede controle en het aandoen van een foute controle wordt bestraft met 100 strafpunten. Tijdens de rally kan op snelheid gecontroleerd worden, met name in Q-, 30- en 50-km zones. Bestrafing van (te grote) afwijkingen vindt plaats volgens het Tulpenrallyereglement: het aantal strafpunten is het kwadraat van het aantal kilometers dat méér dan 10% te hard gereden is.

Regularity (RP)

De start van de RP staat in het routeboek aangegeven, incl. foto van de exacte positie. Starten van de RP doe je op eigen gelegenheid: zodra je de startcontrole van de RP accepteert gaat de tijd lopen!

In de RP kunnen meerdere GTC's voorkomen (er komen géén 'gewone' RC's voor in de RP). Bestrafing van tijdafwijkingen bij een GTC vindt plaats t.o.v. de starttijd van de RP: 2 strafpunten per seconde met een max. van 150 strafpunten.

Reglement Kaartlezen

Voor de kaartleessystemen van GEO-6 is het Tulpenrallyereglement Bijlage 2 **zoals dat hieronder is opgenomen in art. 1-4** van toepassing, voor bol-pijl is dat Bijlage 1 **zoals dat hieronder is opgenomen in art. 5**. In de tekst tref je zo hier en daar **rode** tekstdelen aan; op die punten zijn de regels bij GEO-6 enigszins afwijkend van het Tulpenrallyereglement.

1. Algemeen

- 1.1 Er mag alleen gebruik worden gemaakt van op de verstrekte kaartfragmenten voorkomende wegen (zie legenda, **artikel 6**).
- 1.2 Voor alle kaartfragmenten geldt dat uitsluitend wegen mogen worden bereden, die voorzien zijn van 2 bermlijnen (waarvan 1 lijn al dan niet onderbroken). Van tunnels mag gewoon gebruik gemaakt worden (**komt niet voor in de GEO-Rally**).
- 1.3 Wegen mogen meerdere malen in de route worden opgenomen. Echter, als een weg eenmaal in de route opgenomen is, dan mag die weg in hetzelfde traject niet in tegen-gestelde richting in de route worden opgenomen, tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven.

Men dient de voorgenomen route van een kaartleestraject geheel in te tekenen vóór men gaat rijden. Daarmee ligt dan de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden 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.

- 1.4 Samenkomsten van wegen mogen meerdere keren in de route worden opgenomen, ongeacht de richting. Start en finish van GEO-6 mogen maar één maal in de route worden opgenomen (namelijk als je start of finisht, dus nooit in andere constructies of omwegen).
- 1.5 Binnen een op het kaartfragment aangegeven cirkel mag van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt, om de voorgenomen route zoveel mogelijk te kunnen volgen. Binnen deze cirkels zijn GEEN routecontroles opgesteld.
- 1.6 Doorgaande bermlijnen onderbreken een wegaansluiting NIET. Bij kaarten met schaal 1:100.000 zijn ongelijkvloerse kruisingen vaak niet herkenbaar aan een viaductteken, maar aan doorlopende bermlijnen van de bovenste weg. In dergelijke gevallen worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben. Dus ook bij de routeconstructie niet afslaan op deze kruisingen.
- 1.7 Indien de weg waarop u rijdt overgaat in een nieuwe, niet op de kaart voorkomende weg dan mag van deze nieuwe weg gebruik worden gemaakt als de oude kaartweg niet meer te berijden, te bereiken of niet meer aanwezig is. De nieuwe weg dient te worden gevolgd tot een kaartweg wordt bereikt. Indien mogelijk dient (een zo groot mogelijk deel van) de gemiste voorgenomen route alsnog gereden te worden, waarbij gehandeld dient te worden volgens artikel 1.12.
- 1.8 Rotondes mogen altijd worden gebruikt, ongeacht of ze als zodanig op de kaart staan of niet.
- 1.9 Weggedeelten met een blokkeringskruis mogen niet in de route worden opgenomen.
- 1.10 Keren op de route is niet toegestaan, tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven.
- 1.11 Kaarttekens, ook van vliegvelden, treinstations etc. (zie artikel 5) en teksten onderbreken een weg niet, maar door de organisatie aangebrachte (reclame)stickers, vakken voor het noteren van routecontroles, tekstvakken, rondjes met punt/pijlnummers, tankstationaanduidingen, vlagsymbolen (bij een start of finish (van een RP)), ongenummerde pijlen (bijvoorbeeld langs de ingetekende lijn), etc. onderbreken de weg wel.
- 1.12 Indien een weg niet kan of mag worden ingereden, dan dient men via op het kaartfragment voorkomende wegen een zo kort mogelijke omweg te maken, zodanig dat zo min mogelijk van de voorgenomen route (in de voorgenomen richting) wordt gemist. De algemene en trajectbepalingen blijven hierbij van kracht. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen niet te berijden zijn (voorkennis). Deze voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
Indien een weg 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 ook niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.
- 1.13 Indien de omweg ook niet kan of mag worden gereden, dan vervalt deze en dient men volgens bovenstaand principe een nieuwe omweg te maken.
- 1.14 Afwijkende wegaansluitingen met een afwijking van minder dan 50 meter worden geacht kloppend met de kaart te zijn. Uiteraard dient wel zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden. Bij afwijkingen van meer dan 50 meter dient gehandeld te worden volgens artikel 1.12 en 1.13.
- 1.15 Het verkeersbord 'doodlopende weg' sluit een weg niet af. Deze weg mag in de route worden opgenomen.
- 1.16 Wegen voorzien van een bord aanduidende 'bestemmingsverkeer' mogen niet bereden worden.

- 1.17 In een rijopdracht over meerdere kaartfragmenten worden zogenaamde 'overgangspunten' opgenomen. Deze 'overgangspunten' markeren alleen het stukje weg, waar beide wegen op elkaar aansluiten. De equipe is verplicht via deze 'overgangspunten' een route te construeren conform de regels geldend voor het betreffende kaartleessysteem. 'Overgangspunten' worden aangeduid met een letter (op beide kaartfragmenten), bijvoorbeeld. A, B, C, etc.
- 1.18 Indien een traject uit meerdere kaartfragmenten bestaat, dan zijn deze kaarten onlosmakelijk met elkaar verbonden. Equipes dienen de kaarten te beschouwen als één geheel.
- 1.19 Bij routecontroles kunnen herstelopdrachten vermeld staan, die met voorrang op de rijopdracht waarmee men bezig is uitgevoerd moeten worden. De herstelopdrachten zijn in code vermeld. In de voorbeelden van de herstelcodes die hieronder vermeld staan kan in plaats van R (Rechts) ook L (Links) voorkomen.
- | | |
|--------|--|
| HK | hier keren |
| 1R, 2R | 1e weg rechts, 2e weg rechts |
| ER | einde weg rechts |
| XR | vijsprong rechts |
| VR | voorrangsweg rechts |
| VO | voorrangsweg oversteken |
| NVO | niet (verder) omrijden, voorgenomen route hervatten |
| DMIL | niet (verder) omrijden, doorgaan met de Ingetekende Lijn |
| DMP 7 | niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 7 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen (art. 1 en 2); bij bol-pijl: doorgaan met bol-pijl situatie 7 |

2. Pijlen en Punten

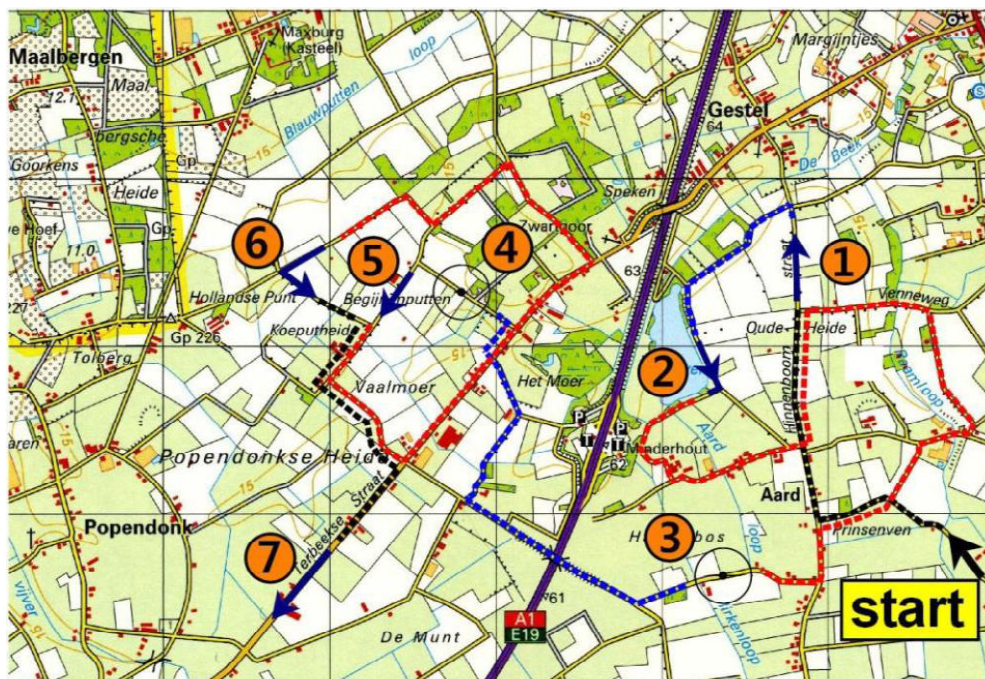
- 2.1 In het routeboek zijn kaartfragmenten opgenomen, waarop een aantal genummerde pijlen en/of punten is aangebracht.
- 2.2 De pijlen en punten dienen in nummervolgorde via op de kaart staande wegen in de route te worden opgenomen.
- 2.3 Op weg naar een pijl, punt of de (traject)finish dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd en gereden.
- 2.4 Pijlen en punten mogen alleen in de route worden opgenomen op het moment dat ze reglementair aan de beurt zijn. In alle andere gevallen blokkeren ze de eronder liggende weg(en).
- 2.5 Het is niet toegestaan om pijlen te raken of te kruisen.
- 2.6 De pijlen dienen in hun geheel en in de aangegeven richting in de route te worden opgenomen en mogen niet zijwaarts opgereden of verlaten worden.
- 2.7 Een pijl wordt aangegeven door een lijnstuk met een pijlteken, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk staat. De pijl wordt echter geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
- 2.8 Onder elke pijl en 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.
- 2.9 Indien uit kaarttekens blijkt dat een pijl over een viaduct loopt, dan wordt het berijden van de weg onder het viaduct niet gezien als het kruisen van de pijl.

3. Ingetekende lijn

- 3.1 In het routeboek zijn kaartfragmenten opgenomen, waarop een lijn is ingetekend.
- 3.2 De wegen waarop de lijn is getekend dienen zo nauwkeurig mogelijk te worden gereden. Ter verduidelijking kan de rijrichting naast de lijn worden aangegeven.
- 3.3 De start/finish van een traject hoeft niet samen te vallen met het begin/eind van de Ingetekende Lijn (IL). In de rijopdracht staat aangegeven hoe te handelen (bijvoorbeeld 'Rijd de kortste route naar het begin van de Ingetekende lijn, volg de lijn vervolgens zo nauwkeurig mogelijk tot het eind ervan op dit kaartfragment.').

4. Voorbeeld

Pijlen en
Punten

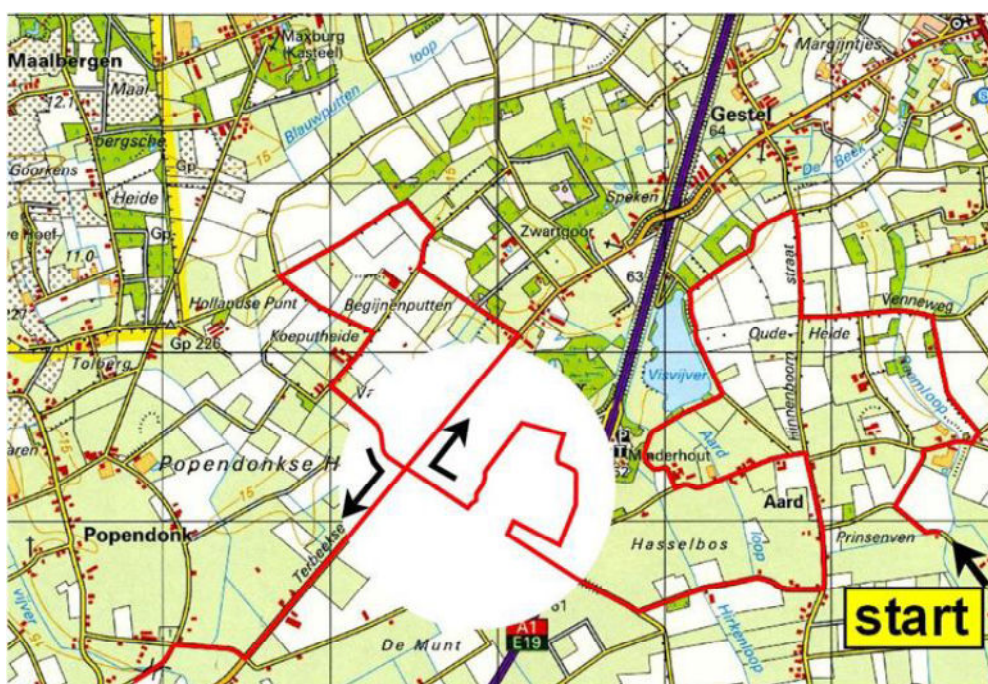


Toelichting

- 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.

Voorbeeld

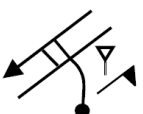
Ingetekende
Lijn



5. Bol-pijl systeem

- 5.1 Aan de hand van getekende situatieschetsen en met inachtnaam van onderstaande bepalingen dient een route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl.
- 5.2 Bol-pijl met afstanden is als volgt aangegeven:
- kolom 1: situatienummer
 - kolom 2: de totale afstand vanaf het begin van het traject
 - kolom 3: de afstand tussen twee opeenvolgende bol-pijl situaties
 - kolom 4: de getekende situatie
 - kolom 5: eventueel extra ondersteunende informatie
 - kolom 6: de resterende afstand tot het eind van het traject
- 5.3 Bij bol-pijl zonder afstanden zijn kolom 2, 3 en 6 niet ingevuld. De equipe dient de opdracht uit te voeren op de eerstvolgende wegsituatie die overeenkomt met de bol-pijl situatie.
- 5.4 Het meetpunt kan in de tekening zijn aangegeven met een sterretje (*).
- 5.5 Indien de afstand tussen twee opeenvolgende bol-pijl situaties kleiner is dan 100 meter, dan kan dit extra worden aangegeven d.m.v. een verticale pijl in de 3e kolom, dus snel lezen.
- 5.6 De situaties zijn gestileerd weergegeven. Dit betekent dat het meer of minder schuin en / of bochtend lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn.
- 5.7 Verharde wegen worden aangegeven met een ononderbroken lijn.
- 5.8 Onverharde wegen worden aangegeven met een onderbroken lijn (wegen die aan het begin of eind verhard zijn, maar verder onverhard, dienen als onverhard aangemerkt te worden).
- 5.9 In de situatieschetsen zijn alle wegen die op de situatie uitkomen getekend. Doodlopende wegen **mogen niet worden ingereden**. Wegen die niet ingereden mogen worden hoeven niet in de schets te zijn opgenomen. Is dat wel het geval, dan is zo'n weg in de situatieschets voorzien van een blokkeringsymbool (blokje).
- 5.10 Zolang de volgende situatieschets nog niet is bereikt dient men zoveel mogelijk de doorgaande route te kiezen. **Bij keuze tussen verhard en onverhard is verhard de doorgaande route.**

Voorbeeld:

Etappe /leg: 1		TC 1-01 Évian - TC 1-02 Saas Fee		expert	
Traject /stage: 1		Afstand km's 72,05 distance miles 44,770		sporting touring	
DISTANCE			DIRECTION	INFORMATION	total distance remaining
	total km/mile	inter km/mile			
1	0,00 0,000	0,00 0,000		TC 1-01 Évian-les-Bains	72,05 44,770
2	0,44 0,273	0,44 0,273		Richting /Direction: Montreux N5	71,61 44,496
3	0,52 0,323	0,08 0,050		Richting /Direction: Sion N27	71,53 44,447
4	2,85 1,771	2,33 1,448		U bevindt zich nu op pijl 1 van kaart A. You are now at arrow 1 on map A.	69,20 42,999

6. Legenda kaartmateriaal met (oorspronkelijke) schaal 1:100.000

	Onbebouwd gebied		Knooppunt snelweg
	Bebouwd gebied		Afslag snelweg
	Wijk in aanbouw		Wegnummers
	Industrie- of bedrijventerrein		Treinstation
	Industrie- of bedrijventerrein in aanbouw		Spoorlijn
	Kassen		Snelweg
	Sportterrein		Hoofdweg
	Bos, park of recreatiegebied		Doorgaande weg
	Duin		Grote weg
	Heide		Kleine weg
	Strand		Lokale weg
	Zee of water		Brug/viaduct
	Vliegveld		Landsgrens
			Provinciegrens
			Gemeentegrens
		Oostzaan 	Kleine plaats
		HAARLEM	Grote plaats