



**UITSPRAKEN VAN DE SARK
REGLEMENTENCOMMISSIE
AUGUSTUS 2026**

UITSPRAKEN VAN DE SARK REGLEMENTENCOMMISSIE, AUGUSTUS 2026

INTRODUCTIE

Voor u ligt het overzicht met alle officiële uitspraken van de Reglementencommissie per augustus 2026, uitgebracht sinds de publicatie van het SARK-reglement versie juli 2023. De uitspraken eerder gepubliceerd in 2024 en 2025 zijn ook in dit document verwerkt.

Dit document vormt een belangrijke leidraad voor de juiste interpretatie van onze regelgeving. De uitspraken die u hierin terugvindt, zijn voornamelijk bedoeld om de praktische toepassing van bestaande regels te verduidelijken en om onredelijke bestraffingen te voorkomen. Een goed voorbeeld hiervan zijn de uitspraken omtrent de SRA-A artikelen 10.6.2 en 10.6.3.

De uitspraken in dit document vloeien voornamelijk voort uit analyse van de toepassing van het reglement in de praktijk, zoals door uitzetters toegepast in de rally's van de afgelopen jaren.

Bij iedere afweging en beslissing heeft de commissie steeds één helder kerndoel voor ogen: het beschermen en behouden van het oorspronkelijke, authentieke karakter van onze rallysport. Wij hopen dat dit document bijdraagt aan een sportief en eerlijk verloop van toekomstige rally's.

LEGENDA

Deze publicatie consolideert uitspraken gepubliceerd in 2024 en 2025 in één document met daarbij de toevoeging van nieuwe uitspraken.

Voor de overzichtelijkheid is in deze publicatie gebruikt gemaakt van teksten in verschillende kleuren, waarbij het volgende van toepassing is:

- Zwart betreft het huidige reglement (versie juli 2023).
- Groen betreft de uitspraken van augustus 2024.
- Blauw betreft de uitspraken van augustus 2025.
- Rood betreft nieuwe uitspraken.

Alle toelichtingen bij rally's, ongeacht het jaar van publicatie, zijn in het zwart afgedrukt om de leesbaarheid te bevorderen.

INHOUDSOPGAVE

Introductie	1
Legenda	1
Uitspraken die betrekking hebben op SRA-A	3
Uitspraken die betrekking hebben op SRA-B	5
Uitspraken die betrekking hebben op SRA-C	9
Uitspraken die betrekking hebben op SRA-D	11
Uitspraken die betrekking hebben op SRA-E	12
Uitspraken die betrekking hebben op SRA-F	14
Uitspraken die betrekking hebben op SRA-I	15
Uitspraken ten aanzien van specifieke wegsituaties	15
l. Wegsituaties Poncianalaan/Lalla Rookhweg en Indira Gandhiweg/Rooslaan (Lelydorp)	15
r. Situatie hoek Auguststraat / Marcelstraat	15
s. Situatie Fred Derbystraat / Dr. Sophie Redmondstraat	15
t. Situatie afscheiding archiefgebouw Calciumstraat	17
u. Situatie afscheiding Hoofdweg Wageningen.	18
Toelichtingen/commentaar bij voorgaande rally's	19
Digicel Business CoNi rally 2023	19
Savanne rally 2023	19
ARB Ford Friyari rally 2024	19
Trustbank Amanah End of the Year Rally 2024	19
SEMC Motors - Hankook Friyari rally 2025	20
Novoteqnica Phagwa Rally 2025	20
Digicel Business CoNi rally 2025	21
Omoda Jaecoo Friyari rally 2026	23
Ilaco Phagwa Rally 2026	25
Het Vat Avondrally 2026	26
Riddara rally 2026	26

UITSPRAKEN DIE BETREKKING HEBBEN OP SRA-A

ARTIKEL 1 TOEPASSING REGLEMENT artikel 1.1 vervangen:

- 1.1.1 Alle door de SARK te organiseren autosportevenementen (z.g. betrouwbaarheidsritten, oriënteringsritten enz.) zullen worden verreden volgens de bepalingen van dit SRA en alle op dit SRA betrekking hebbende uitspraken, toelichtingen en commentaren gepubliceerd door de SARK.
- 1.1.2 Indien er discrepantie bestaat tussen dit reglement en andere reglementen of handleidingen, niet zijnde uitspraken, toelichtingen en commentaren van de reglementencommissie of een bijzonder reglement zoals bedoeld in SRA-A artikel 2, is dit reglement leidend.
- 1.1.3 Bij de rally zijn het SRA-A en het SRA-B in principe onverkort op alle riten/opdrachten van toepassing. Indien echter op een rit/opdracht ook een ander deel van het SRA (SRA-C, SRA-D etc.) van toepassing is, kan het betreffende deel van het SRA aanvullende specifieke bepalingen/uitzonderingen/ bijzonderheden bevatten, die met prioriteit van toepassing zijn en dus voorrang hebben. Het is dus mogelijk dat delen uit het SRA-A en/of het SRA-B hierdoor overruled worden.

Artikel 2, toevoegen:

De Algemene Aanwijzingen (AA) mogen niet worden gebruikt om deelnemers te misleiden (op het verkeerde been te zetten), met als doel het toekennen van strafpunten. Voorbeeld: Een uitzetter geeft in de AA aan dat de rally wordt verreden in Paramaribo en Wanica. Vervolgens bevat een opdracht een luchtfotopunt in Commewijne en dat punt wordt als vals gekenmerkt omdat het in Commewijne staat. Dit is niet toegestaan, omdat de AA in dit geval zijn gebruikt om de deelnemers te misleiden.

Artikel 10.3.2, tekst toevoegen:

De ORC dient zich binnen een afstand van 6 meter langs de bereden route te bevinden, loodrecht gemeten vanaf de linker-rand van de weg of gelegenheid. Van deze afstand mag geen misbruik worden gemaakt. ORC's die hier niet aan voldoen, worden noch als fout noch als goed aangemerkt.

Een ORC kan zich slechts langs één weg/gelegenheid bevinden.

Artikel 10.6.2, (3) wijzigen:

(3) De VTC is voor elke deelnemer open van 15 minuten vóór tot en met 30* minuten ná diens IPT. Aanmelden binnen deze tijdsperiode, doch afwijkend van de betreffende IPT, wordt bij de VTC bestraft (zie artikel 12).

Een deelnemer mist een VTC uitsluitend indien het aanmelden plaatsvindt vanaf 30 minuten tot en met 16 minuten vóór of later dan 30 minuten na diens IPT, of indien die de VTC helemaal niet aandoet

Deelnemers dienen in de gelegenheid gesteld te worden een gewenste passeertijd aan de controlepost doorgeven. Deze gewenste passeertijd mag nooit eerder zijn dan de werkelijke passeertijd.

*De uitzetter kan gebruik maken van een afwijkende openingsduur en bijvoorbeeld een VTC openstellen tot en met 60 minuten na de IPT. In dit voorbeeld mist een deelnemer pas de controle wanneer de aanmelding bij de VTC plaatsvindt vanaf 61 minuten na zijn IPT.

Artikel 10.6.3, punt 2 vervangen en blauwe tekst toevoegen bij punt 4.

(2) De GTC is voor elke deelnemer geopend van 15 minuten vóór tot en met 30 minuten na diens IPT. Aanmelden binnen deze tijdsperiode, doch afwijkend van de betreffende IPT, wordt bij de GTC bestraft (zie artikel 12).

Een deelnemer mist een GTC uitsluitend indien het aanmelden plaatsvindt vanaf 30 minuten tot en met 16 minuten vóór of later dan 30 minuten na diens IPT, of indien die de GTC helemaal niet aandoet.

N.B. Het passeren van een GTC eerder dan 30 minuten vóór de IPT van een deelnemer wordt niet aangemerkt als het missen van de GTC en blijft onbestraft.

(4) Zowel het wachten en/of keren in het zicht van een GTC alsook het voorbijrijden van de controle komende vanuit de juiste rijrichting wordt gelijkgesteld met het missen van de controle. **Stoppen of keren bij een HP is altijd toegestaan, ook in het zicht van een GTC.**

N.B. Niet komende vanuit de juiste rijrichting, gezien vanuit de GTC, is het altijd toegestaan te stoppen of te keren.

Artikel 10.6.4, punt 3, blauwe tekst toevoegen:

(2) De FC is in tegenstelling tot een normale VTC voor iedere deelnemer open van 15 minuten vóór tot en met 60 minuten ná diens IPT.

(3) Een deelnemer die zich vanaf 61 minuten na zijn IPT bij de FC aanmeldt, mist de controle. Deelnemers mogen een gewenste passeertijd aan de controlepost doorgeven. Deze gewenste passeertijd mag nooit eerder zijn dan de werkelijke passeertijd.

Artikel 10.8.1 lid (3), wijzigen:

(3) De kolom MERK

Deze kolom staat ter beschikking van de wedstrijdorganisatie en hierin mag door de deelnemers niets worden ingevuld, tenzij uitdrukkelijk in het BR of in de opdracht aangegeven.

Artikel 11.7, toevoegen:

Indien langs een weg een verkeersbord is geplaatst, wordt dit bord geacht te gelden voor de gehele breedte van de weg, tenzij een ander verkeersbord aanwijzingen geeft voor een ander gedeelte van de weg.

Indien bij het naderen van een einde weg situatie twee borden (model 23g en 23h) verschillende verplichte rijrichtingen aangeven voor de rijbanen, is hier er geen sprake van een verplichte rijrichting, maar van een normale einde weg situatie. Men blijft hierbij de keuze behouden om of naar links of naar rechts af te slaan afhankelijk van de opdracht.

De einde-weg situatie van de Guaranistraat richting Napelstraat is hier een voorbeeld van.

Artikel 12.1.1, rode tekst toevoegen:

Elke afwijking t.o.v. het ITS bij een GTC of VTC

1 strafpunt

UITSPRAKEN DIE BETREKKING HEBBEN OP SRA-B

Artikel 1.1, tekst vervangen door tekst in het rood en tekst in het blauw toevoegen:

Evenementen worden ingedeeld in:

ROUTE: van start naar FC. Een route bestaat uit één of meer trajecten.

TRAJECT: onderdeel van route van VTC tot VTC. Een traject bestaat uit één of meer ritten.

RIT: onderdeel van traject. Een rit kan bestaan uit meerdere deelritten.

OPDRACHT: onderdeel van een rit. Een rit bestaat uit één of meer opdrachten en/of deelritten.

N.B.: Welk SRA van toepassing is, hoeft niet expliciet te worden vermeld in de titel of in de rest van de rit, indien evident is welk(e) SRA('s) op de rit van toepassing is/zijn.

Artikel 1.2, tekst toevoegen aan het artikel:

Gebruik van opdracht 0 is niet toegestaan.

De pagina's in het routeboek dienen doorlopend opvolgend genummerd te zijn en ook zo in het routeboek geplaatst te zijn. Ritten kunnen bestaan uit genummerde en/of opeenvolgende opdrachten, welke de deelnemers verplicht zijn in paginavolgorde en daarbinnen eventueel in nummervolgorde uit te voeren, tenzij anders vermeld. De nummering van de opdrachten hoeft alleen bij opdrachten conform SRA-C doorlopend opvolgend te zijn.

N.B.: In de zin van dit reglement betekent nummervolgorde niet noodzakelijkerwijs doorlopend opvolgend.

Opmerkingen/aanwijzingen/instructies in een rit die in het routeboek of in het veld zijn geplaatst, zijn uitsluitend van toepassing op de rit waarin deze voorkomen.

Artikel 1.3, wijzigen:

Steeds dient een doorgaande route in voorwaartse richting gereden te worden. Keren of achteruitrijden is niet toegestaan, tenzij dit op ondubbelzinnige wijze door de organisator wordt aangegeven, of tenzij er sprake is van een vrije route, of tenzij SRA-E artikel 2.7 of SRA-E artikel 3.1.13 van toepassing is.

Artikel 1.4, volledig vervangen:

1.4a Zolang men een opdracht reglementair niet kan uitvoeren dient men de rijrichting te vervolgen totdat men deze opdracht reglementair kan uitvoeren.

1.4b Indien de opdracht dient te worden uitgevoerd bij het bereiken van een opgegeven afstand, en het uitvoeren van de opdracht onmogelijk blijkt bij het bereiken van de afstand, dient de rit te worden afgebroken en te worden opgepakt bij de eerstvolgende HP. Tijdens het rijden naar de eerstvolgende HP dienen eventuele ORC's en herstelopdrachten te worden genegeerd.

N.B.: Het bovenstaande geldt niet voor opdrachten waarbij er sprake is van een minimaal verschil in afstand of te volgen rijrichting. Hierbij wordt de opdracht geacht uitvoerbaar te zijn.

Artikel 1.6, opsplitsen en 1.6.3 toevoegen. Zwart is bestaande tekst, nu genummerd 1.6.1 en 1.6.2:

1.6.1 Opdrachten dienen op duidelijke wijze te worden aangegeven.

1.6.2 Het is niet toegestaan opdrachten of delen van opdrachten te verbergen in het routeboek of in andere media waarin opdrachten worden verstrekt. Derhalve is het niet toegestaan opdrachten te verwerken in headers, footers, HP-kaarten van routeboeken etc. Paginanummers, printdata e.d. mogen geen onderdeel vormen van opdrachten.

1.6.3 Alle teksten en afbeeldingen bij een rit worden geacht van belang te zijn bij het uitvoeren van de betreffende opdrachten, dus ook teksten en afbeeldingen die niet voorzien zijn van de kop "Opdracht". Artikel 1.6.2 blijft onverkort van kracht.

ARTIKEL 2 – AFKORTINGEN (vervangen)

De navolgende afkortingen mogen worden gebruikt:

DLW	doodlopende weg
ORC	onbemande route-controle
RC	route-controle
VTC	vaste tijd-controle
GTC	geheime tijd-controle
FC	finish controle
1e,2e, enz.	eerste, tweede, enz.
H	huisnummer
HM	hoogspanningsmast
HP	herstel-oriënteringspunt
L	links
R	rechts
RA	rechteraanduiding
Ri	richting
VRW	voorrangsweg

N.B. Als bovenstaande afkortingen worden gebruikt, is dat altijd voor de ernaast aangegeven betekenissen. Deze afkortingen kunnen bijvoorbeeld nooit als een straatnaam worden gebruikt. Het gebruik van deze afkortingen als tekst, in hoofdletters en tussen aanhalingstekens, is wel toegestaan, met uitzondering van de tekst "DLW". Voorbeeld: na ORC betekent altijd na de onbemande route-controle. ORC kan dus nooit gebruikt worden als straatnaam. na "ORC" is toegestaan, en betekent na de tekst "ORC".

Artikel 3.2, toevoegen:

N.B. Dit artikel is niet van toepassing indien er sprake is van kaartleesritten, waarbij een onderliggende kaart aanwezig is, en bij kaartconstructieritten. Bij deze twee ritten dient een omrijroute geconstrueerd te worden, conform SRA-E artikel 2.7 respectievelijk 3.1.13. Alleen ter plaatse van de obstructie is keren toegestaan.

Artikel 4.1.2b, rode tekst toevoegen:

Door in een cirkel het nummer van de eerstvolgende uit te voeren opdracht te vermelden (men dient de huidige opdracht als afgesloten te beschouwen en dient te beginnen met de opdracht, waarvan het nummer vermeld is in de cirkel). **Het is niet toegestaan in de cirkel te verwijzen naar een opdracht die niet bestaat.**

Artikel 4.1.1, toevoegen:

9 = viersprong rechtdoor

Artikel 4.1.5, toevoegen:

Tijdens het uitvoeren van een herstelopdracht mag in alle wegen en gelegenheden gereden worden tenzij er verkeerstechnische beperkingen zijn of het rally-technisch niet is toegestaan, bijvoorbeeld door een DLW of dwangpijl.

Eventuele beperkingen in de opdracht of rit (zoals uitsluitend over wegen rijden of uitsluitend over asfaltwegen rijden), zijn tijdens het uitvoeren van de herstelopdrachten niet van toepassing.

Artikel 4.3 toevoegen (nieuw artikel):

4.3 Het is niet toegestaan herstelopdrachten in of langs een samenkomst te plaatsen.

Artikel 8.1.2, rode tekst toevoegen:

aan het begin van de weg of gelegenheid duidelijk zichtbaar doodlopend zijn. **Bovenstaande geldt alleen voor wegen/gelegenheden in het veld, en niet voor wegen op kaart. Wegen die op kaart zichtbaar doodlopend zijn, worden geacht doodlopend te zijn ongeacht de lengte.**

Artikel 8.1.6 toevoegen (nieuw artikel):

8.1.6 zijn afgesloten voor alle verkeer met uitsluiting van bestemmingsverkeer. Rallyrijders worden niet geacht bestemmingsverkeer te zijn.

Artikel 13.2, karakter is niet van toepassing:

Indien tussen twee wegen/rijbanen, niet zijnde gelegenheden, zich een afscheiding bevindt met een breedte van niet meer dan 20 meter en er bovendien geen merkbaar verschil is tussen de twee wegen/rijbanen qua aard of naam, ~~of karakter~~ dan dienen de deelnemers verplicht de in hun rijrichting links gelegen rijbaan/weg te volgen (zie figuur 10).

Artikel 13.2, rode tekst toevoegen:

N.B. Er is slechts sprake van een merkbaar verschil qua naam indien beide wegen/rijbanen verschillend zijn benoemd d.m.v. straatnaamborden die vanuit de rijrichting leesbaar zijn. **Bij ritten volgens SRA-C geldt eveneens als voorwaarde dat het straatnaambord geplaatst dient te zijn na de weg/rijbaan die door het bord wordt benoemd.**

Artikel 14 toevoegen (nieuw artikel):**ARTIKEL 14-BIJZONDERE BEPERKINGEN****14.1 Beperkingen bij het uitvoeren van opdrachten**

In de opdracht(en) van een rit kan de uitzetter gebruikmaken van beperkingen voor wat betreft de aard van de weg of gelegenheid, zoals het uitsluitend gebruik mogen maken van asfaltwegen, of het uitsluitend gebruik mogen maken van verharde wegen en/of gelegenheden. Dit is echter **uitsluitend** toegestaan bij **ritten conform SRA-E en SRA-F.**

N.B. Bovenstaand heeft **geen** betrekking op de systemen die in SRA-D zijn gedefinieerd in artikel 1.3 en artikel 2.3. Dit houdt in dat hetgeen aangegeven is in SRA-D artikel 1.3 systeem e en f, en in SRA-D artikel 2.3 systeem e en f, **onverkort van kracht blijft**.

Toelichting:

Het gebruik van beperkingen voor wat betreft de aard van wegen of gelegenheden leidt **bij de overige SRA's** tot verwarring, onder andere over het al dan niet mogen oriënteren of meetellen van wegen en gelegenheden waarvoor een beperking geldt.

Voorbeeld: de opdracht 1) 2^e weg L kan op meerdere manieren worden geïnterpreteerd, als voor één van de twee wegen een beperking geldt. Het is dan niet duidelijk of de weg waarvoor de beperking geldt wel of niet moet worden meegeteld.

UITSPRAKEN DIE BETREKKING HEBBEN OP SRA-C

Artikel 1.2.3, rode tekst toevoegen:

te voldoen aan de omschrijving van routebeschrijvingsopdrachten conform het SRA-C.

NB: Bij rally's waarbij lange afstanden overbrugd moeten worden, kan de uitzetter vóór een opdracht een eerst af te leggen afstand opgeven. De afstand is slechts een hulpmiddel om te voorkomen dat de rijder het oriëntatiepunt over de gehele afstand blijft zoeken. De afstand dient eerst te worden afgelegd, alvorens de opdracht wordt uitgevoerd. Het gebruik van afstanden is slechts toegestaan indien de afstand 500 m of meer is. De opdracht voor het afleggen van de afstand dient tussen haakjes te worden aangegeven. De afstands aanduiding mag nimmer onderdeel zijn van een kisi.

Voorbeeld: 1. (na 1050 m) Cassaveweg L

Bovenstaande routebeschrijvingsopdracht luidt Cassaveweg L, met de aanduiding (na 1050 m). Hierbij dient de rijder eerst minimaal 1050 m af te leggen, alvorens de opdracht uit te voeren. Het oriënteringspunt is de Cassaveweg. De afstand is géén oriënteringspunt. Hoofdletters in hetgeen tussen haakjes staat zijn niet toegestaan.

Voorbeeld: 2. (Na 1050 m) Cassaveweg L

Bovenstaande opdracht is niet toegestaan.

2.2 - WAAR KUNNEN ORIËTERINGSPUNTEN STAAN?

2.2.1 Oriënteringspunten moeten vanuit de auto duidelijk zichtbaar en/of leesbaar zijn, zonder dat van een verstelbaar zoeklicht gebruik hoeft te worden gemaakt en zonder dat de deelnemer genooddaakt wordt uit te stappen.

2.2.2 Oriënteringspunten conform artikel 2.1.1(1) t/m artikel 2.1.1(4), m.u.v. bruggen, kunnen zowel links als rechts **langs** de **bereden** route liggen, doch zodanig dat er zich geen gelegenheid bevindt tussen de bereden route en het oriënteringspunt.

2.2.3 Bij gebruik van rechts gelegen oriënteringspunten dient in de route-opdracht achter het oriënteringspunt de aanduiding (RA) vermeld te worden.

2.2.4 Voor wat de categorie wegen en gelegenheden betreft die niet voorafgegaan zijn door een voorzetsel na of bij, telt men bij gebruik, slechts de wegen of gelegenheden die gelegen zijn aan de zijde van de in de route-opdracht vermelde richting.

2.2.5 Wanneer een oriënteringspunt zich **langs** een weg of gelegenheid bevindt die uitmondt op de bereden route, op een afstand van maximaal 5 meter van de bereden route, en zichtbaar is vanuit de bereden route, wordt deze geacht zich eveneens langs de bereden route te bevinden. Het voorgaande is niet van toepassing op oriënteringspunten conform artikel 2.1.1 lid (2).

Artikel 2.4.3 en art. 2.4.10, toevoegen:

Gelijktijdig waarnemen in de zin van dit reglement betekent: de oriënteringspunten zijn vanuit een stilstaande auto zichtbaar, waarbij het toegestaan is naar links, naar voren en naar rechts te kijken. Achteruit kijken is uiteraard niet toegestaan.

Artikel 2.4.3, hoofdletter N wijzigen in kleinletter n:

2. na kerk, na school R is in de hierboven genoemde situatie ook toegestaan, ook als de kerk en school gelijktijdig waargenomen worden.

Artikel 3.2 tekst in het rood toevoegen

Ri volgen is een opdracht die richtingsveranderingen aangeeft die voorkomen op wegwijzers en/of borden met de tekst **doorgaand verkeer**.

De opdracht Ri volgen kan uitsluitend beginnen gebruik makend van de richtingsverandering aangegeven door een wegwijzer. **In deze opdracht kan pas hierna gebruik gemaakt worden van borden met de tekst doorgaand verkeer.**

N.B. In deze opdracht oriënteert men zich noch op wegen, noch op de wegwijzer en noch op de borden met de tekst **doorgaand verkeer**.

*N.B. Borden met de tekst **doorgaand verkeer** kunnen alleen worden gebruikt in de opdracht Ri ... volgen.*

UITSPRAKEN DIE BETREKKING HEBBEN OP SRA-D

ARTIKEL 1.1. - STRIPKAART ALGEMEEN, rood gedrukte tekst toevoegen:

Hierbij is de te rijden route weergegeven door een lijn waaraan dwarsstreepjes zijn getekend. De dwarsstreepjes tezamen met de lijn geven samenkomsten van wegen en/of gelegenheden aan. **Aan een uiteinde van de lijn kan een bolletje geplaatst worden, ter aanduiding van het begin van de stripkaart.**

Bij de stripkaart traditioneel (zie artikel 1.2.1) dient het eventuele bolletje zich aan de onderkant van de verticale lijn te bevinden.

Door de lijn te volgen wordt aangegeven hoeveel wegen en/of gelegenheden, of, afhankelijk van het gehanteerde systeem, alleen wegen, men links dan wel rechts moet laten liggen, op een samenkomst van wegen en/of gelegenheden.

De opdracht hoeft niet noodzakelijk te leiden tot een richtingsverandering. De opdrachten kunnen genummerd zijn.

N.B. Indien de stripkaart-variant in de tekst niet genoemd is, betreft de opdracht een stripkaart traditioneel.

Artikel 1.2.1, vervangen:

1.2.1 STRIPKAART (traditioneel/~~verticaal~~)

De lijn waaraan de dwarsstreepjes getekend zijn, is hier verticaal afgedrukt en wordt van onder naar boven gelezen. Indien de verticale lijn niet in zijn geheel kan worden weergegeven mag de lijn worden onderbroken, met dien verstande dat:

- **de aansluitende delen verticaal worden afgedrukt, waarbij de leesrichting gelijk dient te zijn als voor de onderbreking.**
- **een duidelijke waarneembare verbindingslijn (die duidelijk verschilt van de verticale lijn en de dwarsstreepjes) de aansluitende delen van de stripkaart met elkaar verbindt; hiervan mag geen misbruik worden gemaakt.**
- **de hiervoor genoemde verbindingslijn nimmer deel kan uitmaken van een stripkaart-opdracht.**

Artikel 2.2.3, blauwe tekst is een aanpassing

De schetsjes, die reglementaire samenkomsten van wegen en/of gelegenheden weergeven zijn verbonden door een al dan niet grillige lijn. De lijn dient gevolgd te worden van de bol van het eerste schetsje naar de pijl van het laatste schetsje.

De tussenliggende schetsjes zijn niet voorzien van een bol en een pijl.

De (grillige) lijn geeft niet de werkelijk wegsituaties weer, in tegenstelling tot de samenkomsten van wegen en/of gelegenheden, die wel **hoekgetrouw weergegeven** zijn.

Bij systeem e en f kan de grillige lijn bij de samenkomsten van wegen zo nodig ook uit stippellijnen bestaan

Artikel 2.3, rode tekst toevoegen

(e) Het al dan niet gekoppeld zijn van de stippellijn in het schetsje **aan zowel de overige lijnen als aan het bolletje en als aan het pijltje**, is niet van belang.

(f) Het al dan niet gekoppeld zijn van de stippellijn in het schetsje **aan zowel de overige lijnen als aan het bolletje en als aan het pijltje**, is niet van belang.

UITSPRAKEN DIE BETREKKING HEBBEN OP SRA-E

Artikel 1.11. Toevoegen:

N.B. Bij combinaties van riten conform art. 2.1.2 of 3.1.2, zijn in het geval van het berijden van een vrije route de richting en overige restricties van de oorspronkelijke route niet van toepassing.

Artikel 1.13 b) Wijzigen:

Indien er sprake is van een kleuraanduiding om punten, pijlen, T's, vlakken, barricades, lijnstukken, grenslijnen enz. aan te duiden, dient de kleur van het object homogeen te zijn. De kleur van een eventueel aangebrachte rand wordt hierbij buiten beschouwing gelaten.

Artikel 1.2 Vervangen:

De kaarten en/of luchtfoto's dienen voorzien te zijn van de magnetische noordrichting, m.u.v. de Blinde lijn. Eventuele noordpijlen bij een blinde lijn dienen genegeerd te worden. De aanduiding die wordt gebruikt om de magnetische noordrichting aan te geven, mag niet voor andere doeleinden worden gebruikt. Van de wijze waarop de magnetische noordrichting wordt aangeduid, mag geen misbruik worden gemaakt. Bij twijfel over de aanduiding, dient te worden verondersteld dat het om de aanduiding van de magnetische noordrichting gaat.

Indien een kaart of luchtfoto niet van een magnetische noordrichting is voorzien, zijn eventuele routecontroles op de betreffende kaart of luchtfoto noch goed noch fout.

Artikel 1.13, toevoegen aan lid b):

In het kader van dit reglement zijn alle kleuren toegestaan, inclusief wit en zwart, maar ook bijvoorbeeld beige, bordeaux, turquoise, bruin, groen, paars et cetera.

Artikel 2.2, laatste zin aanvullen:

De ingetekende lijn dient uitsluitend in **voorwaartse** richting gebruikt te worden, tenzij er sprake is van een vrije route.

Artikel 2.3 Binde lijn

De blinde lijn is gelijk aan de ingetekende lijn, met dien verstande dat de onderliggende kaart is weggelaten. Derhalve is een eventuele onderliggende kaart bij een blinde lijn niet ter zake doende.

Artikel. 2.7 vervangen:

Indien de te rijden route vanwege rally-/verkeers-, en/of natuurtechnische redenen, en/of gebarricadeerde wegen en/of obstructies niet vervolgd kan worden, dient via de op de kaart voorkomende wegen een omrijroute te worden geconstrueerd en bereden (omrijclausule).

Er dient bij de toepassing hiervan rekening te worden gehouden met de oorspronkelijke route, o.a. met de richting van de route en met de bepalingen behorende bij de opdracht.

Indien niet uitdrukkelijk anders vermeld dient een omrijroute te worden geconstrueerd waarbij de oorspronkelijke route zo kort mogelijk na de onderbreking dient te worden vervolgd (primaire). Deze omrijroute dient bovendien zo kort mogelijk te zijn (secundaire). Keren of achteruitrijden is slechts toegestaan bij de plek waar de route niet vervolgd kan worden, doch alleen indien er geen andere omrijroute mogelijk is.

De omrijclausule kan bovendien nieuwe bepalingen bevatten waarop, indien uitdrukkelijk vermeld, artikel 3.1.4 (SRA-E) niet van toepassing hoeft te zijn.

Indien er sprake is van prioriteit tussen bepalingen dient dit uitdrukkelijk te worden vermeld.

Indien de geconstrueerde omrijroute vanwege rally-/verkeers- of natuurtechnische redenen, en/of gebarricadeerde wegen en/of obstructies niet vervolgd kan worden, dient telkenmale een omrijroute te worden geconstrueerd en bereden waarbij, tenzij nadrukkelijk anders vermeld, de laatst geconstrueerde route zo kort mogelijk na de onderbreking dient te worden vervolgd (primair). Deze omrijroute dient bovendien zo kort mogelijk te zijn (secundair). Keren of achteruitrijden is slechts toegestaan bij de plek waar de route niet vervolgd kan worden, doch alleen indien er geen andere omrijroute mogelijk is.

N.B. Indien de geconstrueerde route vanwege rally-/verkeers- of natuurtechnische redenen, en/of gebarricadeerde wegen en/of obstructies niet vervolgd kan worden en er vanaf dat punt een nieuwe route geconstrueerd dient te worden ter vervanging van de oorspronkelijk geconstrueerde route, kan dit niet worden ondergebracht bij de omrijclausule. In dit geval dient een aparte nieuwe opdracht inclusief eventuele bepalingen te worden gegeven. Keren of achteruitrijden is slechts toegestaan bij de plek waar de route niet vervolgd kan worden, doch alleen indien er ter plaatse geen andere route mogelijk is.

UITSPRAKEN DIE BETREKKING HEBBEN OP SRA-F

Artikel 1.1, rode tekst toevoegen:

De **te gebruiken** foto's geven delen van wegen en/of gelegenheden en/of samenkomsten aan, evenals objecten gelegen bij deze samenkomsten of wegen/gelegenheden. **Alle** foto's moeten afzonderlijk afgebeeld zijn, zonder overlappingsen of gemeenschappelijke randen.

Artikel 1.4, vervangen:

Ongeacht het aantal pagina's dient te worden aangegeven op welke wijze een pagina wordt afgesloten. De aangegeven manier waarop een pagina wordt afgesloten, geldt voor alle pagina's van de desbetreffende foto-rit.

Indien de foto-opdrachten op meerdere pagina's zijn geplaatst dienen de foto-opdrachten per opeenvolgende pagina te worden uitgevoerd.

Artikel 2.3, vervangen:

De op of bij de foto's aangegeven foto-opdrachten dienen altijd te leiden tot een richtingsverandering.

Objecten die worden gebruikt om een richtingsverandering te duiden moeten vrijstaan van andere objecten.

Indien gebruik wordt gemaakt van pijlen, mogen deze slechts bestaan uit een kop en een staart.

Indien gebruik wordt gemaakt van een pijl of andere aanduidingen c.q. objecten om de richtingsveranderingen aan te geven, **en er sprake is van een kleuraanduiding in de opdracht (de kleur of kleuren zijn in de opdracht genoemd, of er is aangegeven dat de objecten gekleurd moeten zijn), dan moet de kleur homogeen zijn. Een eventueel aangebrachte rand wordt buiten beschouwing gelaten voor wat de kleur betreft.**

In het kader van dit reglement zijn alle kleuren toegestaan, inclusief wit en zwart, maar ook bijvoorbeeld beige, bordeaux, turquoise, bruin, groen, paars et cetera.

Artikel 2.5, rode tekst toevoegen.

De foto's moeten normaal herkenbaar zijn en mogen **niet in** spiegelbeeld worden afgedrukt. **De foto's moeten een actuele, herkenbare weergave zijn van de situatie ter plekke en mogen niet worden gemanipuleerd. Objecten op foto's verwijderen, verplaatsen, van kleur doen veranderen of toevoegen zijn voorbeelden van niet toegestane manipulaties. Het op de foto's plaatsen van pijlen of andere aanwijzingen die de rijrichting aangeven, evenals eventuele opdrachten, aanwijzingen, HP's etc., zijn uiteraard wel toegestaan.**

Artikel 2.6 toevoegen (nieuw artikel):

Indien een opdracht vermeldt dat de pijlen of andere aanduidingen c.q. objecten op een samenkomst zijn, dienen deze deels of geheel op de betreffende samenkomst geplaatst te zijn.

Indien gebruik wordt gemaakt van een pijl of andere aanduidingen c.q. objecten om de richtingsveranderingen aan te geven, en de plek waar deze zich moet bevinden eveneens is aangegeven (bijvoorbeeld op een samenkomst, weg of gelegenheid), dan hoeft slechts een deel van het object zich op de omschreven plek te bevinden. De rand van het object wordt geacht onderdeel te zijn van het object. Over het wel of niet voorkomen van het object op de aangegeven plek mag geen twijfel zijn.

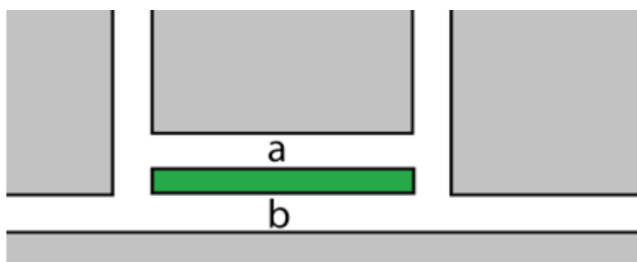
UITSPRAKEN DIE BETREKKING HEBBEN OP SRA-I

Artikel 1.4, rode tekst toevoegen:

N.B.: De richting van de straal mag niet meer dan 12 graden afwijken van de op de samenkomst te volgen rijrichting.

UITSPRAKEN TEN AANZIEN VAN SPECIFIEKE WEGSITUATIES

L. WEGSITUATIES PONCIANALAAN/LALLA ROOKHWEG EN INDIRA GANDHIWEG/ROOSLAAN (LELYDORP)



Komende vanuit elke weg zijn de wegen a en b geen gelijkwaardige wegen. De “afscheiding” tussen de wegen a en b wordt niet beschouwd als een afscheiding conform SRA-B, Artikel 13. **Dit houdt in dat de breedte van deze “afscheiding” niet relevant is.**

De situaties waarop dit van toepassing is, zijn in Paramaribo: Poncianalaan/Lalla Rookhweg, MLK Highway/Kankawastraat, Wilhelminastraat/Kapplerstraat, in Lelydorp de Indira Gandhiweg/parallelweg (in Google Maps foutief als Rooslaan benoemd) en in Nickerie Fredericiweg/Crownstraat.

R. SITUATIE HOEK AUGUSTSTRAAT / MARCELSTRAAT

Op deze viersprong is de Auguststraat richting N voorzien van een afsluitband. Hier is géén sprake van een stoeprand. De Auguststraat richting N is vanuit deze viersprong dus een weg.



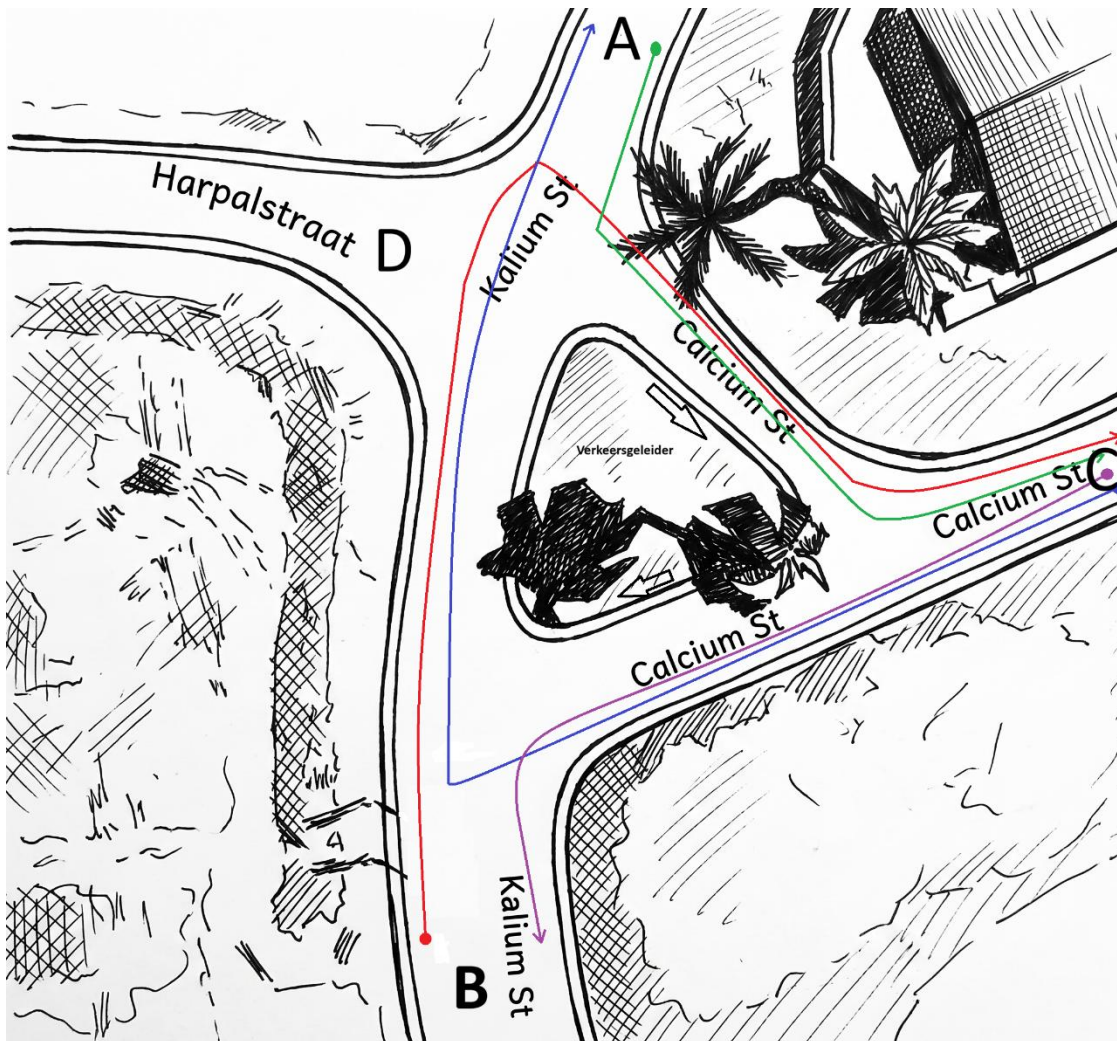
S. SITUATIE FRED DERBYSTRAAT / DR. SOPHIE REDMONDSTRAAT

Rijdende op de Dr. Sophie Redmondstraat ri. globaal O is het toegestaan om rechtdoor te rijden. Het verkeersbord model 23h (verplichte rijrichting) geldt uitsluitend voor de rechter rijbaan, aangezien voor de linker rijbaan een andere aanwijzing (verkeersbord) aanwezig is.



T. SITUATIE AFSCHIEDING ARCHIEFGEBOUW CALCIUMSTRAAT

De driehoek (het pleintje) aan het einde van de Calciumstraat richting Kaliumstraat is een verkeersgeleider in de zin van SRA-B artikel 12.1. De pijlen op de verkeersgeleider op onderstaande schets geven een verplichte rijrichting aan voor het weggedeelte naast de pijl. De Harpalstraat is doodlopend.



Route:

van B naar C (rood pijl):

van A naar C (groen):

van C naar B (paarse):

van C naar A (blauw):

Routebeschrijving:

eerste weg R

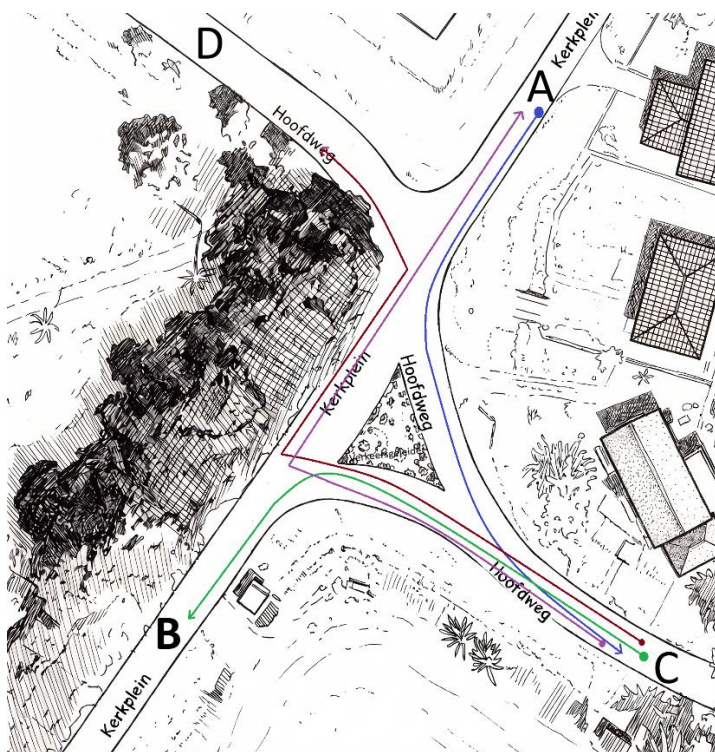
eerste weg L

eerste weg L of einde weg L

eerste weg R of einde weg R

U.SITUATIE AFSCHIEDING HOOFDWEG WAGENINGEN.

De driehoek aan het einde van de Hoofdweg richting Kerkplein is een verkeersgeleider in de zin van SRA-B artikel 12.1, de samenkomst van Kerkplein en Hoofdweg is een samengestelde samenkomst.



Route:

Opdracht (voorbeeld):

van A naar B:



van A naar C (blauw):

Routebeschrijving: viersprong L

van A naar D:

Routebeschrijving: viersprong R

van B naar C:

Routebeschrijving: viersprong R

van B naar A:



van B naar D:

Routebeschrijving: viersprong L

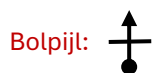
van C naar A (paars):

Routebeschrijving: viersprong R

van C naar B: (groen):

Routebeschrijving: viersprong L

van C naar D (rood):



van D naar A:

Routebeschrijving: einde weg L

van D naar B:

Routebeschrijving: einde weg R

van D naar C:

Niet mogelijk.

TOELICHTINGEN/COMMENTAAR BIJ VOORGAANDE RALLY'S

DIGICEL BUSINESS CONI RALLY 2023

Traject 2, Rit E

Betreft luchtfotopunt D. De punt van de pijl is geplaatst op een band van een auto, en bevindt zich derhalve niet op of langs de bereden route. Dit punt kan niet worden aangedaan.

SAVANNE RALLY 2023

Protest 2 van equipe 10 betreft een punt dat is geplot op een privéterrein. Conform SRA-E art 2.5.1 is dit niet toegestaan, en is een eventuele route-controle dan noch goed, noch fout. Het protest is derhalve onterecht afgewezen.

ARB FORD FRIYARI RALLY 2024

Protest 1 van equipe #10 : Traject 1 Rit B, dwarsstreep niet op de ingetekende lijn.

SRA-E art. 1.6 zegt:

Indien de kaart voorzien is van wegonderbrekingen, kantlijnen en/of doorgetrokken bermlijnen relevant voor de route, dan dient in de opdracht nadrukkelijk vermeld te worden dat SRA-E artikel 1.6 van toepassing is

In de opdracht is NIET vermeld dat SRA-E artikel 1.6 van toepassing is.

SRA-E art 3.2 zegt:

Barricaden blokkeren slechts de er onderliggende weggedeelten van de ingetekende lijn ...

Conclusie: aangezien SRA-E artikel 1.6 niet is aangehaald, moet ervan worden uitgegaan dat de dwarsstreep op de Virolastraat niet relevant is voor de route, d.w.z. geen onderbreking is van de weg. Het protest is terecht afgewezen.

TRUSTBANK AMANAH END OF THE YEAR RALLY 2024

Protest Rit 1B

Deze equipes stellen dat de ORC A5 in punt 7 die als “vals” is aangegeven door de uitzetters toch als “goed” moet worden beoordeeld omdat er gesteld is dat goede ORC's in een straal van 40 m staan van de genummerde punten.

Toelichting:

SRA-E art. 2.5.1 zegt: “Goede route-controles kunnen slechts voorkomen in de punten óf in de onmiddellijke nabijheid van de punten **die aangedaan dienen te worden**.”. Punt 7 hoeft conform de opdracht niet aangedaan te worden. Er kan daarom bij punt 7 nooit een goede ORC staan. Het protest is terecht afgewezen.

SEMC MOTORS - HANKOOK FRIYARI RALLY 2025

TRAJECT 1, RIT C

De titel van de rit was: *RIJD GEWOON LANGA LANGA STRAALDIAGRAM RIT (SRA-B)*

De opdracht luidde: *U rijdt vanaf het beginpunt in voorwaartse richting naar het eindpunt van deze rit.* Er is een discrepantie tussen de titel van de rit (straaldiagram-rit) en de opdracht (in voorwaartse richting naar het eindpunt rijden is géén straal-diagram-rit), hetgeen conform SRA-B artikel 1.1 niet toegestaan is.

In SRA-B artikel 1.1 staat o.a.: *Er mag geen discrepantie bestaan tussen de titel van een rit en de opdrachten in de desbetreffende rit*, dit is toegelicht met een aantal voorbeelden. Een andere titel voor deze rit, zonder de term “straaldiagram”, was hier op zijn plaats.

Traject 1, Rit F, deelrit 4

De opdracht bij deze deelrit luidde: *u rijdt van het punt A naar punt B de totaal kortste route.* Deze opdracht is onreglementair, aangezien niet duidelijk is welk artikel uit SRA-E van toepassing is.

Een kortste route is een kaartconstructierit (SRA-E art. 3.1.10.2), waarbij een eventuele ingetekende lijn niet van belang is, en de route eerst geconstrueerd dient te worden en vervolgens wordt bereden. Indien de bedoeling zou zijn dat de ingetekende lijn dient te worden bereden, is er geen sprake van een totaal kortste route, maar van een kaartleesrit, daar simpelweg de ingetekende lijn dient te worden bereden, uitsluitend in voorwaartse richting (SRA-E art 2.1.2)

Traject 2, Rit A

5. 2^e Weg R: dit verwijst naar een straatnaam, 2^e Weg. 2^e is een afkorting en het eerste woord is Weg.

5. 2^E weg R: 2^E is geen geldige afkorting. Deze aanduiding mag niet worden gebruikt.

NOVOTEQNICA PHAGWA RALLY 2025

Protest 1, traject 2 rit B.

Het protest betreft punt 1, dat door de uitzetter als vals is bedoeld. Dit protest is terecht toegewezen, aangezien zwarte lijnen van de zwart omlijnde wegen geen onderbrekingen zijn. De uitzetter had moeten verwijzen naar SRA-E artikel 1.6 en daarbij duidelijk moeten maken hoe onderbrekingen op de kaart eruitzien.

In aanvulling op dit protest: de rit betrof een kaartleesrit, aangezien er geen route geconstrueerd hoefde te worden, de route was vrij. Artikel 3.10 is op kaartleesritten niet van toepassing. De uitzetter had niet naar dit artikel mogen verwijzen, maar naar artikel 2.6 van SRA-E.

Protest 2, traject 1 rit D

Dit protest betreft de samenkomst Guaranistraat/Napelsstraat. Rijdend op de Guaranistraat richting de Napelsstraat komt men een bord tegen dat een verplichte rijrichting naar links aangeeft. Er is geen bord op de rechterweghelft dat aangeeft dat rechtsaf ook is toegestaan.

Indien langs een weg een verkeersbord is geplaatst, wordt dit bord geacht te gelden voor de gehele breedte van de weg, tenzij een ander verkeersbord aanwijzingen geeft voor een ander gedeelte van de weg.

~~Bovenstaande betekent dat voor de einde-weg situatie Guaranistraat/Napelsstraat een verplichte rijrichting naar links geldt.~~

De wegsituatie is veranderd, waardoor het daar nu wel mogelijk is om zowel linksaf als rechtsaf af te slaan. De uitspraak blijft in het algemeen van kracht.

Toelichting bij het gebruik van controlevragen

In de Novotecnica Phagwa rally 2025, is in traject 2 rit A de volgende controlevraag gesteld:

“Hoeveel keer komt u tijdens opdracht 3 het 4x4 x Jankie logo tegen.”

Deze controlevraag is volgens het reglement niet toegestaan. SRA-A artikel 10.4.2 geeft aan dat een controlevraag betrekking moet hebben op slechts één vast, duidelijk herkenbaar object. De vraag gaat over meer dan één object en is daarom niet toegestaan.

DIGICEL BUSINESS CONI RALLY 2025

Traject 1 Rit A:

De totale afstand van de rit had niet exact moeten zijn aangegeven

De uitzetter geeft in de omschrijving van de rally zowel een tijd (10+80 minuten), als een exacte afstand (21.16 km) aan. Echter, bijzondere opdracht BO-I is een vrije route, waardoor de totale afstand voor rit A nooit exact kan worden bepaald. De uitzetter had hier de totale afstand van deze rit bij benadering moeten geven.

Rijd eerst 5 minuten in voorwaartse richting naar de Zeedijk

De afstand die in deze 5 minuten wordt afgelegd was voor de rijder onbekend, omdat afstand van de totale rit niet precies bekend kan zijn (zie ook voorgaande opmerkingen). Dat betekent dat het voor de rijders niet mogelijk is een gemiddelde snelheid te bepalen voor deze 5 minuten. De uitzetter had hier een gemiddelde snelheid of een afstand moeten geven.

GTC in deze rit

Wil de uitzetter van een GTC gebruikmaken in deze rit, dan moet de GTC geplaatst worden tussen twee HP's waarbij de afstand tussen deze twee HP's wel exact bekend is. De uitzetter moet dan behalve de tijden ook een afstand tussen de HP's in het routeboek opnemen, of de gemiddelde snelheid die tussen die twee HP's geldt, vermelden.

HORC met niet uitvoerbare herstelopdracht

In het veld was een HORC geplaatst met de volgende herstelopdrachten: (5)-7. De rit bevat echter geen opdracht 5. De uitzetter had bedacht dat je de herstelopdrachten daarom moest negeren en door moest rijden. Het is niet toegestaan een onuitvoerbare herstelopdracht te geven.

Traject 2 – Rit A, Blinde lijn met punten

Opdracht 1

In deze rit had de uitzetter moeten aangegeven dat artikel 2.6 van SRA-E van toepassing was, omdat het gaat om een afwijkende kaartleesrit. De blinde lijn is namelijk in cirkelvorm afgebeeld. Dit wijkt af van artikel 2.3. Verder wijkt de rit af van artikel 2.4 omdat hier geen sprake is van een gestileerde blinde lijn, zoals in het routeboek onder “ten overvloede” staat.

ORC geplaatst in een boot



In deze rit was een ORC in een boot geplaatst, langs de weg, zie bovenstaande foto. Volgens de uitzetter was deze ORC vals, omdat de ORC niet nagelvast was bevestigd.

SRA-A artikel 10.1.3 is duidelijk over de functie van een routecontrole: *Controles dienen om te constateren of de opgegeven route door de deelnemers geheel op de juiste wijze of met de voorgeschreven gemiddelde snelheid wordt gereden, dan wel of de verkeersvoorschriften worden nageleefd. Controles dienen eveneens om te constateren of de deelnemers de bepalingen van het SRA-A naleven. Controles kunnen ook gebruikt worden om na te gaan of de deelnemers het in SRA-E artikel 2.5.1 omschreven punt hebben aangedaan.*

De ORC op de foto is geplaatst met een ander doel dan in artikel 10.1.3 is omschreven. Verder voldoet de ORC wel aan de eisen in artikel 10.3.2 met betrekking tot de plaatsing.

Een ORC hoeft niet nagelvast bevestigd te zijn. Verder kan een ORC nooit vals zijn vanwege de manier waarop de ORC is geplaatst. Een verkeerd geplaatste ORC is hooguit noch goed noch vals.

Traject 2 Rit B

Op pagina 5 zijn de foto's 90 graden tegen de klok in gedraaid, waardoor het nodig is om de pagina horizontaal te beoordelen. Dit veroorzaakt (bewust) onduidelijkheid over welke foto nu rechtsonder staat en de pagina afsluit.

Uitspraak:

Alle pagina's van de foto-oriëntatierit moeten dezelfde oriëntatie (portrait of landscape) hebben als de eerste pagina van de rit.

NB: Het bovenstaande voorkomt dat er onduidelijkheid ontstaat over wat linksonder, rechtsonder etc. van de pagina is.

BO-F Foto-oriëntatie rit

Als foto's maar éénmaal gebruikt mogen worden, moet dit in de opdracht worden vermeld. *Uitspraak

BO II Blinde lijn met punten

De bedoeling van de uitzetter was dat de rijders in punt 2 moesten keren en richting O zouden rijden, omdat de noordpijl onder de blinde lijn geldend zou zijn.

SRA-B artikel 1.3 zegt: *Steeds dient een doorgaande route in voorwaartse richting gereden te worden. Keren of achteruit rijden is niet toegestaan, tenzij dit op ondubbelzinnige wijze door de organisator wordt aangegeven.*

Het keren in punt 2 zoals de bedoeling van de uitzetter was, is volgens SRA-B artikel 1.3 niet uitvoerbaar.

SRA-E artikel 1.2 zegt: *De kaarten en/of luchtfoto's dienen voorzien te zijn van de magnetische noordrichting m.u.v. de Blinde lijn.*

SRA-E artikel 2.3 zegt: *De blinde lijn is gelijk aan de ingetekende lijn, met dien verstande dat de onderliggende kaart is weggelaten.*

Op basis van bovenstaande artikelen dienen eventuele onderliggende kaarten en noordpijlen genegeerd te worden.

Traject 4 Rit A

HP17 en HP18 kunnen niet als herstel-oriënteringspunt worden gebruikt, omdat niet aangegeven is met welke opdracht verder te gaan, noch welke opdracht aan de HP voorafging.

OMODA JAECOO FRIYARI RALLY 2026

Traject 1, rit D, ingetekende lijn

De ingetekende lijn dient conform het reglement zo volledig mogelijk te worden gebruikt. De opdracht bevatte een aanvullende clause: de ingetekende lijn mag slechts in voorwaartse richting worden gebruikt.

SRA-E artikel 3.1.6 zegt: Op een samenkomst van wegen op kaart/luchtfoto wordt een ingetekende/geconstrueerde route geacht geen richting te hebben.

Hoewel de ingetekende lijn slechts in voorwaartse richting mag worden gebruikt, is het toegestaan de lijn op een samenkomst van wegen te kruisen. Aangezien de lijn zo volledig mogelijk moet worden gebruikt, dienen deze samenkomsten in de constructie te worden opgenomen.

De ideale route zoals de uitzetter deze heeft bedacht is dus correct.

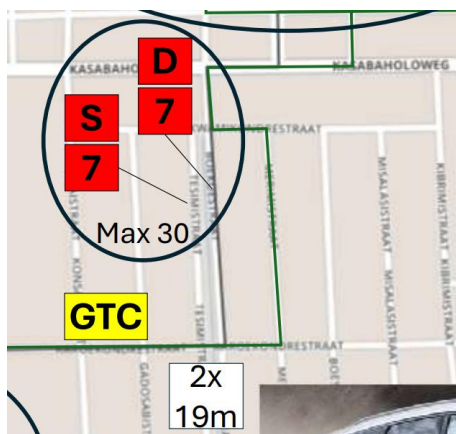
Protest 1 (traject 1, rit D, ingetekende lijn)

Er is een protest ingediend tegen de valse ORC D7.

De ingetekende lijn wordt bereiden komende vanuit het westen, vanuit de GTC. Komende op de samenkomst met de weg waar D7 op is geplot (Boekoestraat), blijkt het niet mogelijk te zijn om linksaf af te slaan naar de Boekoestraat, omdat de twee wegen niet verschillend zijn benoemd. De straatnamen zijn niet leesbaar vanuit de rijrichting en de afscheiding is 19m breed. Dit sluit echter niet uit dat de Boekoestraat vanuit het oosten wel ingereden mag worden.

Indien een omrijroute geconstrueerd wordt waarbij vanuit het oosten dezelfde samenkomst wordt aangedaan, blijkt dat de namen van de twee wegen Tesimistraat en Boekoestraat verschillend zijn. Daardoor is het vanuit het oosten wel mogelijk de Boekoestraat in te rijden. Het is dus mogelijk om een omrijroute te construeren die langs D7 leidt, waarbij de ingetekende lijn volledig gebruikt wordt.

Het protest is onterecht afgewezen.



Protest 2 (traject 1 rit C, luchtfotopuntenrit)

Er is een protest ingediend tegen de ORC (ST 28) van punt 9. De punten 1 t/m 9 dienen opeenvolgend te worden aangedaan. Punt 8 ontbrak echter. Bij opeenvolgende cijfers of getallen dient elk volgend getal exact één groter te zijn dan het voorgaande cijfer of getal. Het is daarom niet mogelijk om na punt 7 punt 9 aan te doen. Een eventueel in punt 9 geplaatste ORC zou als vals aangemerkt dienen te worden. Het protest is terecht toegewezen.

Protest 3 (traject 1 rit C, luchtfotopuntenrit)

Er is een protest ingediend tegen de ORC (ST 28) in het beginpunt van de luchtfotopuntenrit, traject 1 Rit C, die niet als beginpunt mocht worden gestempeld. Hierbij is aangegeven dat het beginpunt altijd een punt is en de ORC derhalve goed gerekend had moeten worden.

Het protest is terecht afgewezen. SRA-E artikel 2.5.1 geeft aan dat het beginpunt evenals het eindpunt en/of tussen-HP's benoemd dienen te worden. Alleen indien het beginpunt, eindpunt en/of tussen-HP's benoemd zijn conform artikel 2.5.3, dienen eventuele route-controles in deze punten aangedaan te worden. In deze rit was het beginpunt niet benoemd.

Protest 4 (traject 1 rit C, luchtfotopuntenrit)

Er is een protest ingediend tegen ORC Z27, omdat de ORC niet aangedaan zou kunnen worden.

Voor de in dit protest benoemde situatie stelt de Protestcommissie vast dat Rit C een vrije route-rit betreft, waarbij de punten middels een vrije route dienen te worden aangedaan. Dit betekent dat deelnemers een punt via een reglementair toegestane aanrijroute dienen te benaderen. Dit blijft van toepassing indien het punt vanuit één zijde niet kan worden aangedaan. De omstandigheid dat een punt of routecontrole vanuit één aanrijrichting rally-technisch niet bereikbaar is, maakt deze niet tot een valse routecontrole, zolang het punt via een andere reglementair toegestane route wel kan worden aangedaan.

Slechts indien een punt vanuit geen enkele reglementair toegestane aanrijroute bereikbaar zou zijn, zou sprake zijn van een valse routecontrole.

In dit geval bestaat er wel degelijk een reglementair toegestane mogelijkheid om de bij punt 6 geplaatste ORC Z27 via een alternatieve aanrijroute aan te doen.

Op grond hiervan wordt vastgesteld dat de routecontrole reglementair bereikbaar is. Het protest is terecht afgewezen.



ILACO PHAGWA RALLY 2026

Traject 1 Rit B, routebeschrijving.

Opdracht 6 luidde:

6. Hadji Saboeralli Wazirweg L

Het straatnaambord staat op deze locatie niet in de richting van de wegas, zoals omschreven in artikel 2.2 van het SRA-C. Zie ook onderstaande foto. De opdracht is derhalve op deze samenkomst niet uitvoerbaar.



HET VAT AVONDRALLY 2026

Traject 1 rit A.

In de opdracht is de uit te voeren stripkaartvariant niet nader gespecificeerd.

Aangezien de te volgen lijn vanaf het beginpunt (het bolletje) grillig is weergegeven, wordt onderstaande stripkaart geacht een kreukelstripkaart te zijn. Het reglement geeft geen uitsluitel hieromtrent.

Om herhaling van een dergelijke verwarring te voorkomen is hier een uitspraak over gedaan, zie SRA-D artikel 1.1 in de uitspraken.



RIDDARA RALLY 2026

Traject 1 rit A, foto-oriëntatierit (SRA-F)

De uitzetter was van mening dat de laatste pagina van deze rit automatisch was afgesloten, omdat alle bruikbare foto's waren gebruikt en er geen volgende fotopagina was. Dit is onjuist. SRA-F geeft aan dat de uitzetter dient aan te geven op welke wijze de pagina's worden afgesloten. Deze aanwijzing geldt ook voor de laatste pagina van de rit. De reglementen-commissie heeft artikel 1.4 van SRA-F verduidelijkt om herhaling van deze verwarring te voorkomen.