IJssellandrally 2026

Reglement 20 maart 2026

Algemeen:

De IJssellandrally is een ééndaagse rally georganiseerd door Automobiel Sport Club de IJsselrijders. Het startveld is verdeeld in een tour- en sportklasse met auto's t/m 1991. Er is een beperkt aantal jongere auto's mogelijk om deel te nemen en die vormen dan de open klasse. Deze groep rijdt de route van de tourklasse en kunnen geen algemeen winnaar worden van deze IJsselland Rally, wel is winnaar van een test mogelijk. De tourklasse rijdt een eenvoudige en ontspannende kaartleesrit, maar wel met diverse testen op afgesloten terreinen. De sportklasse zal wat meer navigatie-uitdagingen op haar weg vinden. Beide klassen dienen zich strikt aan de verkeersregels te houden. Elke equipe ontvangt twee rallyschilden, die duidelijk zichtbaar voor en achter op de auto bevestigd dienen te worden. Daarnaast dient de sticker met startnummer, van binnenuit gezien, in de rechterbovenhoek van de voorruit te worden geplakt.

1. De rally

De rally bestaat uit verschillende trajecten. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen en noteren van route- en tijdcontroles, aangevuld met tijden op regularities, testen en specials. De nadruk ligt op het rijden van de juiste route, **niet** op snelheid. Wel kan uw snelheid worden gemeten. Veiligheid boven alles!

De rally heeft een lengte van ca 215 km. Halverwege nabij Elburg is er gelegenheid om te tanken (ook 98) het tankstation staat vermeld in het routeboek.

Organisatie en Service:

Clerk of the Course	:	Pieter-Jan van Zanten	06-83708123
Routechef	:	Jaap Jongman	06-34418992
Technical ondersteuning	:	Job Brouwers	06-41316808

Tip: Lees bij ieder traject of test, de informatie op het kaartfragment vooraf goed!

Het gebruik van gps-navigatieapparatuur of smartphones ten behoeve van plaatsbepaling is niet toegestaan op straffe van uitsluiting.

Tijdcontrole (TC + RTC) - en Routecontroles (RC)

Bij de start ontvangt de equipe een gecombineerde tijd- controlekaart waarop vermeld: het startnummer, uw ideale tijden, een kolom 'deelnemer' voor het noteren van de zelf berekende ideale meldingstijd en een aantal genummerde vakjes voor letters en stempels.
Het ochtend routeboek van de tourklasse zit in de goodybag, die van de sport wordt op hun starttijd afgegeven bij de startboog.
Een onbemande routecontrole (RC) is herkenbaar aan een oranje bord met zwarte letter of stempel, deze kunnen zowel rechts als links staan. In deze jubileum editie is de controle met het getal 20 altijd goed. De gevonden letters dienen enkellijnig en onuitwisbaar met een zwarte of blauw schrijvende balpen te worden ingevuld in de genummerde vakjes. Een controle gemist of foutief levert 15 strafpunten op. Het verbeteren/knoeien/doorhalen op de controlekaart wordt bestraft met 15 strafpunten per geval.

De start- en finish zijn tijdcontroles (TC's) de overige zijn richttijdcontroles (RTC) en worden aangegeven op de controlekaarten en op de richttijdentabel die zich in de goodybag bevindt.
Het iets vroeger of later aandoen van een RTC wordt niet bestraft.
De TC's en RTC's zijn herkenbaar als een bemande controle met een geel bord met een symbool van een stopwatch/tijdklok en het witte TC-OUT bord.
De finishcontrole mag ongestraft eerder worden aangedaan. Indien de finishtijd met meer dan 90 minuten te laat wordt aangedaan (zie richttijdentabel) betekent dat er wellicht geen klassering volgt.
De controlekaarten worden ingenomen bij de lunch en bij de finish.
Na de lunch dient u weer te vertrekken op uw ideale richttijd.

Bij een route- of tijdcontrole kan een (herstel)opdracht gegeven worden, die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Hieronder treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de R (rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

- HK; Hier keren (niets anders dan dat de weg erachter niet mag worden gereden)
- HKR of HKL ; Hier keren en dan rechts of links
- DMP; Doorgaan met pijl of punt
- DMIL; Doorgaan met de Ingetekende lijn of lijnstuk
- NVO; Niet verder omrijden

2a. Testen

Er zijn een aantal testen op afgesloten terreinen in de route opgenomen. Iedere test kent een afzonderlijke winnaar, maar de scores tellen ook mee in de totaal uitslag. Voor of tijdens de testen worden zgn. a-cheval finishtijden aangegeven. Die tijden moeten bij de a-cheval finish van een test worden benaderd. Elke seconde boven of onder de a-cheval tijd wordt bestraft met 1 strafpunt per seconde met een maximum van 25 strafpunten.
Op een test is een afwijkende kaartschaal van toepassing.

Tijdens een test kan een code moeten worden genoteerd. Die code staat op een codeboard (CB) aan het parcours en moet VOOR een a-cheval finish op de controlekaart genoteerd zijn.
Verder kan er een verplichte stop van 5 seconden plaatsvinden tussen 4 pylonen, te noemen "Stop in de BOX". Een marshal telt ter plekke af en de test kan hierna vervolgd worden.

De finish van een test kent altijd een a-cheval finish, dit houdt in dat er moet worden gestopt bij een denkbeeldige finishlijn (meestal tussen 2 pylonen) met de voorwielen over die lijn en de achterwielen erachter. De minimale snelheid op een test (uitgezonderd bij een stop in de Box) is 25 km/h. Stilstaan voor een a-cheval is gevaarlijk en dus niet toegestaan.
Het niet rijden van een test, een onjuiste route en geen correcte a-cheval, wordt bestraft met 25 strafpunten.
Het niet stoppen in de "Box" geeft 10 strafpunten
Geen code genoteerd wordt ook bestraft met 10 strafpunten
Een pylon raken is 5 strafpunten. (maar als daardoor een onjuiste route wordt gereden wordt dit bestraft met 25 strafpunten)

2b. Regelmatigheidsproef (RP)

Als onderdeel van het evenement zijn RP's opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel staan in het routeboek of worden bij de start van de RP uitgereikt.
U moet de RP zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afleggen volgens de bijbehorende afstand-tijdtabel(en). Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.
Tijdens het rijden van de RP controleert de organisatie door één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. De locatie noch de rijtijd naar een GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven. De tijd van een GTC wordt geklokt als de auto stilstaat bij een GTC.
Per 2 seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. Het niet langs een GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 25 strafpunten; dit is tevens de maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een RP.
De lengte van de RP is minimaal 2 en maximaal 25 kilometer. Een GTC staat altijd meer dan 2 kilometer na:

1. de start van de RP;
2. een beweegbare brug;
3. een spoorwegovergang;
4. een verkeerslicht.

De RP begint bij een bemande controle of bij een zogenoemde zelfstart. Deze is duidelijk in het routeboek aangegeven. De tijd waarop u moet starten bij een zelfstart dient vermeld te worden in hele of halve minuten.
De RP loopt van de (zelf)start tot een bord met de aanduiding EINDE RP of END REGULARITY. Het einde van een RP kan ook in het routeboek zijn aangegeven.

3. Algemene kaartlees bepalingen

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. 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). 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.
3. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang

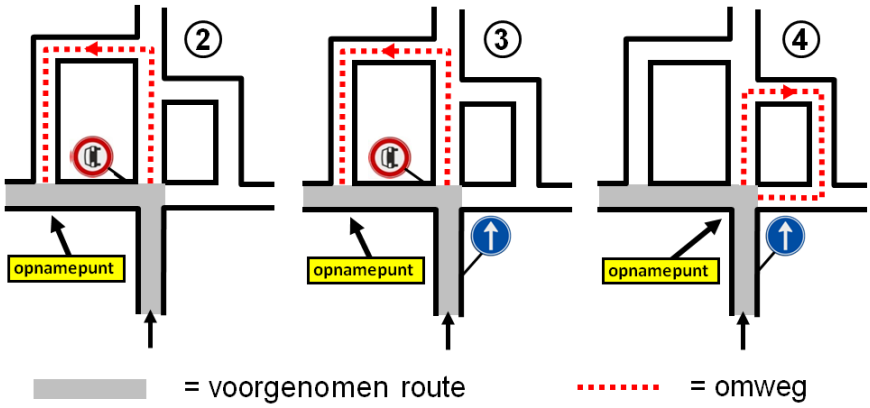
voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.

4. 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 weg de cirkel in en uit te rijden.
5. 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.
6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).
7. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan 40 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.

3.1 . De constructie van een omweg (alleen Sportklasse)

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

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



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.

2. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert men een

nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen (vanuit welke rijrichting(en)) niet in te rijden zijn (voorkennis). Die voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.

3. 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 ook niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

4.0. Systeembeschrijvingen

4.1 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. 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.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden (dit komt alleen voor bij omrijden).

4.2 Ingetekende Lijn met barricades (BARIL)

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.
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.

4.3 Lijnstukken zonder rode wegen en met Grid Squares

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 genummerde lijnstukken van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Een lijnstuk heeft geen voorgeschreven rijrichting.
3. Onder een lijnstuk wordt geacht een kaartweg te liggen.
4. Kleine 'uitwasjes' aan lijnstukken worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare

situatie te zijn getekend.

5. Het is toegestaan om lijnstukken eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden lijnstukken nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan lijnstukken zijdelings op te rijden en te verlaten en lijnstukken te raken en te kruisen.
6. Op weg naar een lijnstuk of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd, tenzij anders vermeld. Zo ontstaat de voorgenomen route.
7. In dit traject “Lijnstukken ” dient er zo weinig mogelijk gebruik te worden gemaakt van rode wegen (liever helemaal niet)

Op de kaart zijn een aantal Grid Lines weergegeven met een getal, zie voorbeeld.

Wegen binnen een Grid Square mogen niet worden bereden.



Elk vakje op de kaart wordt een Grid Square genoemd en wordt aangeduid via eerst de verticale Grid Line naar rechts en vervolgens de horizontale Grid Line omhoog.

Aldus is de aangeduide Grid Square 2236

4.4 Pijlen 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 van begin tot eind en in oplopende nummer of alfabetische volgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

4.5 Pijlen kortste route met even – en oneven nummers

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 even genummerde pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. De oneven genummerde pijlen blokkeren, wel is kruisen van deze pijlen toegestaan.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

4.6 Pijlen kortste route gekleurde wegen

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 genummerde pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen. De kleur van een weg onder een pijl is geel.
2. De route in dit traject dient over geel gekleurde wegen te worden gereden. Als dit niet lukt, dient er gebruik worden gemaakt van oranje gekleurde wegen. Lukt dat ook niet, dan over rode en of witte wegen.
3. Een langere route over gele wegen prefereert boven een kortere route over oranje wegen
4. Een langere route over oranje wegen prefereert boven een kortere route over rode en witte wegen.

4.7 Punten kortste route met letters

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een kortste route te worden geconstrueerd, waarin punten met specifiek aangeven letters op de routekaart zijn opgenomen.
2. Letters die niet zijn genoemd blokkeren de route.

4.8 Punten op één na kortste route

1. De op de kaart ingetekende punten dienen in nummervolgorde te worden bereden.
2. Onder iedere punt wordt geacht een weg te liggen.
3. Een pijl dient van de voet tot de punt zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
4. Indien men op weg is naar een punt, dient de op één na kortste route geconstrueerd en gereden te worden.
5. De punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.
6. Om elk genummerd 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.

   De kaartleessystemen 4.4 en 4.8 kunnen worden gecombineerd.

4.9 Special

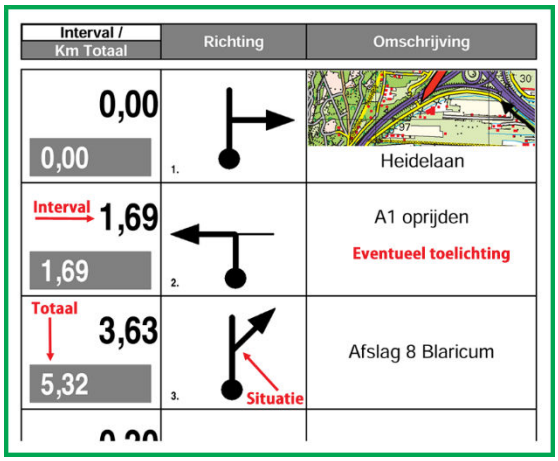
In een bepaald traject kan een totaal gereden afstand worden gevraagd die in METERS in het eerste volgende lege vakje ZONDER KNOEIEN van de controlekaart genoteerd moet worden.

Bijvoorbeeld: Geen 9,8 km, maar 9800 meter

De Start van de Special is zowel op de kaart als in het veld aangegeven. Einde Special staat ergens in het veld met een bord “EINDE SPECIAL”

Er kunnen ook routecontroles in een Special voorkomen.

4.10 Bol-pijl



1. U dient doormiddel van situatieschetsen (niet op schaal, gestileerd weergegeven) een bepaalde route te rijden. De situatieschetsen dienen in nummervolgorde te worden afgewerkt.
2. Bij de situatieschets staat de totaalafstand vanaf de start van het traject en tussenafstanden tussen de genummerde situaties vermeld.
3. Ononderbroken lijnen geven verharde wegen en onderbroken lijnen geven onverharde wegen aan.
4. Eigen wegen, zichtbaar doodlopende wegen en wegen die zijn voorzien van eenverkeersbord aanduidende doodlopende weg mogen niet worden bereden.
5. In de situatieschetsen zijn wegen die niet bereden mogen worden niet opgenomen. Als ter verduidelijking zo'n weg is ingetekend, dan is deze weg voorzien van een blokkeringssymbool.
6. U dient de kortste route te rijden van de bol (dat is op de samenkomst van wegen) naar depunt van de pijl. De route over de pijlpunt dient uiteraard in de richting van de pijl te worden gereden.
7. Zolang nog niet de volgende situatieschets is bereikt dient men de doorgaande weg tevolgen.
8. Bij de situatieschetsen kunnen ter verduidelijking aanvullende teksten gebruikt worden.
9. In een bol-pijl traject kunnen ook controles staan.
10. Bol-pijl opdrachten kunnen ook worden gegeven zonder afstand en omschrijving (alleen sportklasse)

4.11 Bij de IJssellandrally gebruikt controlemateriaal.

Routepijlen op een test geven een verplichte rijrichting aan i.p.v. een omleiding.

Stichting RallyControl

Controleborden / TC / Pijlen etc. Deze borden kunt u tegenkomen.
Voor alle controleborden en pijlen zie de voorbeelden bij de starttafel.



Passeercontrole (RC)



Zelfstempelaar (RC)
Bemande (RC)

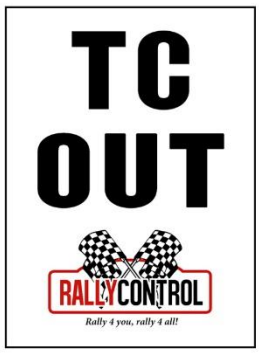


Q-zone



Einde Q-zone





Tijdcontrole (TC)



Routepijl (routerichting of omleiding)



Dubbele pijl
Einde omleiding / routerichting



Pijl naar beneden wijzend.
Weg mag niet worden ingereden