



Reglement

ARTIKEL 1 ORGANISATIE

De organisatie van deze Rally is in handen van Business Rally Events.

Art. 1.1

De organisatieleiding neemt de laatste beslissing(en) en heeft altijd gelijk.

Art. 1.2

Bij iedere onenigheid (onduidelijkheid) waarin uiteindelijk een beslissing moet worden genomen treedt onmiddellijk artikel 1.1 in werking.

Art. 1.3

De Rally zal worden georganiseerd en verreden volgens dit algemeen reglement, en/of een door de organisator op te stellen bijzonder reglement (BR) en mogelijk uit te geven bulletins.

Art. 1.4

De Rally kan bestaan uit kaartleestrajecten en/of regelmatigheidsstrajecten en/of behendigheidsstrajecten. Deze trajecten/proeven dienen te worden gereden met een vastgestelde gemiddelde snelheid van maximaal 50,00 km/u.

ARTIKEL 2. VERZEKERING – VRIJWARINGSCLAUSULE

Art. 2.1. Verzekering van de Deelnemer

Deelnemers moeten in het bezit zijn van een geldige Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (WAM) voor hun voertuig tijdens de Rally die dekking biedt aan de specifieke bestuurder(s). De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen de bestuurder(s) niet alleen de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt doch tevens de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt in de bij het deelnemende voertuig behorende polis als deze leeftijd hoger is dan 18 jaar en dat de polis tevens dekking biedt bij een eventuele rijvaardigheidstest op een afgesloten terrein. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer om dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

Art 2.2. Vrijwaringsclausule

De Organisator wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enig ongeval dat veroorzaakt is, gedurende de Rally, door en/of aan Deelnemer(s) en/of door en/of aan Deelnemende voertuigen. Een Organisator wijst tevens iedere elke aansprakelijkheid af voor het niet nakomen van de wet en regelgeving zoals deze geldt in Nederland en/of in andere landen waar de rally plaats vindt door en/of ten opzichte van Deelnemers en/of Deelnemende voertuigen.

Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of het niet nakomen van de wet- en regelgeving in het betreffende land. Zij zullen bijzonderheden van enig incident waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen komen, direct aan de Organisator melden.

Tegen een Organisator, sponsoren, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van de Rally zal geen claim ingediend worden die voortkomt uit incident(-en) en/of ongeval(-len) ten gevolge van activiteiten van vorengenoemde (rechts-)personen voor zover het Organisatorische activiteiten ten behoeve van de Rally betreffen.



Deelnemers dienen voor aanvang van de Rally de volgende verklaring te ondertekenen:

Vrijwaringsclausule 2023:

De Deelnemer is zich bewust van het feit dat deelname aan een historische regelmatigheidsrit zowel voor de Deelnemer als voor derden het risico meebrengt van zaakschade en personenschade (letselschade), gevolgschade daaronder begrepen. De Deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn eigen rekening. De Deelnemer heeft het reglement van deze Rally gelezen en verklaart de geldende bepalingen te zullen naleven en de geldende wettelijke voorschriften en/of door de bevoegde autoriteiten verstrekte voorschriften en aanwijzingen te zullen naleven.

De organisatie, sponsors, (bestuurs-)leden van Business Rally Events aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor welke schade dan ook – ongeacht waaruit die schade bestaat en hoe die is ontstaan - die een Deelnemer in verband met deelname aan de Rally lijdt dan wel aan derden of andere Deelnemers veroorzaakt. De Deelnemer verklaart dat hij de organisatie en de sponsors niet aansprakelijk zal stellen of houden en hen zal vrijwaren voor enige door hem geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade hieronder begrepen.

Bovendien verklaart de deelnemer dat tijdens de Rally het motorrijtuig waarmee aan de Rally wordt deelgenomen tenminste tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid verzekerd is conform de vereisten zoals vastgelegd in de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) en dat de voor deze verzekering berekende premie tijdig is betaald.

Het is de Deelnemer bekend dat assuradeuren deelname aan regelmatigheidsritten mogelijk uit kunnen sluiten maar dat de Deelnemer, indien dit voor hem of haar van toepassing is, tevens verklaart hiervoor een aanvullende verzekering te hebben afgesloten die de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) ook tijdens de Rally volledig dekt.

Indien het motorrijtuig in Nederland is geregistreerd dient deze, indien van toepassing, over een geldige Apk-keuring te beschikken, of een daarmee gelijk te stellen keuring als het motorrijtuig in het buitenland is geregistreerd en voorts dat degene die het Deelnemend voertuig bestuurt beschikt over een in Nederland geldig rijbewijs.

Tevens verklaart de Deelnemer lichamelijk en geestelijk gezond en bekwaam te zijn om aan het Rally deel te nemen. De Deelnemer erkent de aard van de Rally en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerde sport, en verklaart dit risico te accepteren.

Daarnaast verklaart de deelnemer geen klachten te hebben die duiden op Covid-19 en zijn de deelnemers niet in contact geweest met besmette personen in de afgelopen 14 dagen. De deelnemers houden zich aan de dan geldende regels van het RIVM / de overheid.

Tot slot verklaart de Deelnemer Algemeen Reglement en het Bijzonder Reglement van de Rally te zullen naleven alsmede dat de bestuurder tenminste 18 jaar is en over een geldig rijbewijs beschikt en dat er tijdens de Rally niet gewisseld wordt tussen de bestuurder en de navigator van de Equipe indien zij niet beide over een geldig rijbewijs beschikken en/of niet beide voldoen aan de eisen die de verzekeraar van het Deelnemende voertuig aan het besturen van het voertuig stelt.

Wordt voornoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de Deelnemer niet tot de start toegelaten.



ARTIKEL 3 OMSCHRIJVING V/D ROUTE

Art. 3.1

De lengte van de route staat vermeld in het bijzonder reglement/voorblad routeboek en is verdeeld over klassementsproeven.

Art. 3.2

De start van iedere klassementsproef vindt plaats op aanwijzing van de organisatie.

Art. 3.3

Bij wegafzettingen enz. zal de organisatieleiding in samenspraak met de wedstrijdleiding aangeven welke afwijkende route er dan gevolgd moet worden. Bij Ingetekende lijn proeven dient u zelf een omleiding te creëren. U pakt dan de route zo snel mogelijk weer op.

Art. 3.4

In het Deelnemend voertuig aangebrachte c.q. aanwezige – al dan niet digitale - hulpmiddelen ten behoeve van afstandmeting en/of snelheid meting en/of tijdmeting al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten, mogen zowel mechanisch als elektronisch gestuurd zijn. GPS gestuurde tripmeters zijn niet toestaan, tenzij de Organisator in het BR deze apparatuur toelaat. Het gebruik van elektronische apparatuur, zoals boordcomputers en navigatiesystemen is NIET toegestaan. Gebruik kan leiden tot uitsluiting. Deze apparatuur mag alleen gebruikt worden op aanwijzing van de organisatie. Wanneer een deelnemer echt verdwaald is, dient deze de organisatie in te schakelen en wordt bepaald of de navigatie gebruikt mag worden. Gebruik tijdens de rally wordt bestraft met 300 strafpunten. Het gebruik van een elektronisch kompas is toegestaan. Het gebruik van een GPS kompas en/of andere GPS apparatuur ten behoeve van plaatsbepaling is niet toegestaan.

Art. 3.5

- a) Wie door opvallend weggedrag, snelheidsovertredingen of irriterende inhaalmanoeuvres (ook t.o.v. andere deelnemers) de indruk wekt de Rally van Business Rally Events (n.l. een vorm van min of meer onschuldig vermaak) niet te begrijpen, wordt zonder vorm van proces direct van verdere deelname uitgesloten.
- b) Respecteer de omgeving (en haar gebruikers) en rij voorzichtig!

ARTIKEL 4 KLASSEMENTSPROEVEN/ TRANSITS

Art. 4.1

Deelnemende auto's moeten uiterlijk 10 minuten voor hun starttijd gereed te staan.
Het te laat aan de start verschijnen wordt bestraft met 50 strafpunten

Art. 4.2

De (start)interval tussen de auto's bedraagt 30 seconden. Tenzij dit anders aangegeven wordt door de wedstrijdleiding.

Art. 4.3

De klassementsproeven dienen zo exact mogelijk volgens de vastgestelde gemiddelde snelheid te worden afgelegd. Deze gemiddelde snelheid tijdens een klassementsproef zal nooit hoger zijn dan 50 km/u. De instructies voor de te hanteren gemiddelde snelheid en andere belangrijke gegevens worden vermeld in de routeopdracht van de klassementsproef en/ of het bijzonder reglement. N.b. op snelle provinciale wegen mag men het gewone verkeer niet onnodig hinderen, met het uitzetten van de routes is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. In het zicht van een controle mag niet worden gestopt. Overtredingen worden gestraft met 50 strafpunten. De tijd wordt gecontroleerd tussen start en TC 1, TC1 en TC2, TC 2 en TC3 etc. Als u dus bijv. 10 minuten te laat bent bij TC 1 dan is die tijd uw nieuwe starttijd voor het tweede tijdtraject. Het moment en de plaats van tijdcontrole wordt door de organisatie bepaald, dit hoeft niet perse een bemande controlepost te zijn.

Attentie:

Alle (regelmatigheids)trajecten worden op de openbare weg verreden, welke niet afgesloten zijn voor het overige verkeer!!!



Art. 4.4

Bemande controles: controleposten waarbij iemand van de organisatie naar uw routecontrolekaart vraagt.
Onbemande controles; dit zijn zwarte letters en cijfers welke langs de kant van de route geplaatst zijn. We gebruiken de letters A t/m Z en cijfers 1 tot en met 9, tenzij anders vermeld in het bijzonder reglement/voorblad route.

Art. 4.5

Keren in de route is niet toegestaan, tenzij dit uitdrukkelijk door het routeboek wordt bepaald. Een rotonde dient men normaal te gebruiken en mag dus niet gebruikt worden om toch legaal te keren, zo ook het "rondje om de kerk". Als je verkeerd rijdt mag je uiteraard wel keren, dit is geen onderdeel van de juiste route.

Art. 4.6

Bij de start van een klassementsproef krijgt u een wedstrijd(tijd)controlekaart waarop de bijzonderheden dienen te worden vastgelegd. Deze kaart kan uit meerdere gedeeltes bestaan.

Let op!! Elke equipe is zelf verantwoordelijk voor het volledig ingevuld zijn van de controle kaart.

Let op!! Bij de start van elke (nieuwe) proef heeft u een nieuwe 'controlekaart' nodig.

Art. 4.7

De wedstrijd controlekaart dient in nummervolgorde van de vakjes te worden ingevuld door de equipes. Dit moet met ballpoint, enkellijnig en onuitwisbaar worden gedaan. De controlekaarten moeten worden ingeleverd aan het eind van een traject. Iedere equipe is hier zelf verantwoordelijk voor. De controlekaarten blijven het eigendom van de organisatie.

Art. 4.8

De 'wedstrijd controlekaart' moet bij de bemande controleposten overhandigd worden. Indien men dit niet kan, wordt men voor de desbetreffende proef gediskwalificeerd. De official zal hierna de controlekaart afstempelen en/of een tijd noteren (deze tijd kan afwijken van de meldingstijd, de organisatie beslist op welk moment en plaats de tijd gecontroleerd wordt) Eigenhandige wijzigingen op de controlekaart die niet zijn doorgevoerd door een official zijn niet toegestaan en zullen strafpunten tot gevolg hebben. 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 inclusief zijn/haar paraaf. Het missen van een bemande routecontrole wordt bestraft met 300 strafpunten.

Art. 4.9

Tijdcontroles en routecontroles (onbemand) kunnen zich zowel rechts alsook links van de route bevinden. Bemande controles kunnen zich overigens ook in cafés, hotels of andere gebouwen bevinden. Bemande controleposten bevinden zich uitsluitend rechts van de route. Bemande controleposten zijn 15 minuten voor de geplande passeertijd van het eerste deelnemende voertuig operationeel. Tenzij de wedstrijdleader anders beslist, sluit de controle 30 minuten na de geplande passeertijd van het laatste deelnemende voertuig.

Bij deze controles kunnen ook extra opdrachten gegeven worden. Deze extra opdrachten moeten met voorrang op de routebeschrijving en ter plekke worden uitgevoerd en op de routecontrolekaart worden genoteerd. Hoe deze bemande of onbemande routecontroles te herkennen/ eruit moeten zien, worden tijdens briefing getoond.

Aanwijzingen in het routeboek en/ of aanwijzingen van de organisatie overrulen de aanwijzingen in dit artikel.

Art. 4.10

Het aandoen van een controlepost uit een andere richting dan die van de route zal worden bestraft met 20 strafpunten.

Art. 4.11

Equipes zijn verplicht de aanwijzingen van de officials in functie, bij elke controlepost op te volgen. Wanneer deze niet opgevolgd worden, kan dit leiden tot uitsluiting, zulks ter beoordeling van de wedstrijdleiding.



Art. 4.12

Bij onverwachte wegafsluitingen e.d. zal gebruik worden gemaakt van “dwang”-pijlen om equipes naar de oorspronkelijke route te leiden. Dit zal worden gedaan middels enkele pijlen welke dienen te worden gevolgd. Een omleiding wordt afgesloten met dubbele ‘dwang’ –pijlen. Hierbij kan een routeopdracht geplaatst zijn die moet worden opgevolgd. De dubbele ‘dwang’-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, de organisatie zal het nummer van dat punt op het “dubbele dwang pijlen” bord zetten. In het laatste geval dient vanaf dat punt reglementair te worden verder gereden. Dubbele ‘dwang’-pijlen kunnen ook het begin en direct het einde van een omleiding aangeven.

Art. 4.13

Het te vroeg of te laat passeren van (tijd)controles die onderweg al of niet zichtbaar worden gehouden, leveren straffen op volgens de volgende rekenregel:
Te laat komen is : 10 strafpunten per minuut.
Te vroeg komen is : 10 strafpunten per minuut
Maximale tijdstraf per (tijd)controle: 300 strafpunten
Het missen van een (tijd)controle : 300 strafpunten (per keer)
Tenzij anders vermeld in het bijzonder reglement.

Art. 4.14

De Bol-Pijl routes worden altijd gereden volgens het principe van de langste weg, tenzij in het routeboek nadrukkelijk anders wordt aangegeven. Alle andere routesystemen worden verreden volgens de kortste weg.

Art. 4.15

Routecontroles, bemand of onbemand en tijdcontroles zijn geopend van 10 minuten vóór tot 30 minuten na de streef passeertijd van de equipe. Het buiten deze marge aandoen van controles wordt als missen aangemerkt.

Art. 4.16

Bij proeven volgens “ingetekende lijn” dient de lijn zo veel mogelijk in voorwaartse richting bereden te worden. Onder de lijn wordt geacht een weg te liggen. De lijn mag NOOIT in tegengestelde richting bereden worden, wegen en weggedeeltes mogen meerdere malen gebruikt worden.

Art. 4.17

De proeven vinden plaats op openbare wegen. Derhalve dient men zich te houden aan de daarvoor geldende wettelijke maximale snelheden. Bij een geconstateerde overschrijding van deze wettelijke maximale snelheid ter plaatse geldt een straf van 10 strafpunten per kilometer overschrijding.
(geconstateerde snelheid - max. snelheid x 10 pt.= straf).

ARTIKEL 5. VERVALLEN



ARTIKEL 6 STRAFFEN

10 Strafpunten voor:

- Elke minuut te laat, met een maximum van 300 punten.
- Elke kilometer overschrijding van de wettelijke max. snelheid ter plaatse van de constatering.
- Elke minuut te vroeg, met een maximum van 300 punten.

20 Strafpunten voor:

- Keren in het zicht van de post;
- Het noteren van een "foute" letter;
- Missen van een letter,
- Fout antwoord bij opdracht,
- Een post naderen uit de verkeerde richting.

50 strafpunten voor:

- Te laat aan de start verschijnen.
- Stoppen in het zicht van een post;
- Het aandoen van een "foute" post;
- Het voorbij rijden van een goede post

100 Strafpunten voor:

- Het missen van een rallyschild;
- Het missen van nummers BRE rally uitingen op de deur.

300 Strafpunten voor:

- Het niet langs een tijdcontrole rijden of het gebruik maken van navigatie tijdens de rally.

In het bijzonder reglement kan van deze straffen afgeweken worden. Dan is het bijzonder reglement bindend.

ARTIKEL 7 KLASSEMENTEN

Art. 7.1

Het klassement wordt bepaald door het optellen van de opgelopen strafpunten per proef en per geklasseerde equipe. Aan het eind van de Rally wordt het eindklassement opgemaakt en bij de prijsuitreiking bekend gemaakt.

Art. 7.2

De winnende equipe is de geklasseerde equipe met het laagste totaal aantal strafpunten. De volgende laagste is tweede enz.

Art. 7.3

In geval van ex aequo, zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald in het laatste klassementsproef tot winnaar worden uitgeroepen. Indien dit niet voldoende blijkt, dan worden de resultaten van het 5e, daarna 4e enz. klassementsproef bepalend voor het eindklassement.