

Reglement

In dit reglement en uitleg vindt u de spelregels van de rally's van Bcause. Lees ze voor aanvang van het evenement goed door om onnodige misverstanden te voorkomen. Wij wensen u veel plezier en drive safe!

0 FAIR-RALLY-PLAY

Rally's kennen regels en een etiquette. Regels zijn belangrijk om tot een jureerbaar klassement te komen. Een etiquette is wellicht nog veel belangrijker, die maakt of breekt een rally. In de 'spirit' of the game strijdt een ieder om de prijzen, maar wel zo eerlijk mogelijk, met respect voor de omgeving en collega rallyrijders. Daarbij horen geen elektronische navigatiemiddelen, daarbij hoor je niet (continu) samen te rijden/werken en ook geen letters door te bellen. Bedenk altijd 'wat zou ik er van vinden als een ander dit zou doen'...

GEBRUIK VAN NAVIGATIE

Tijdens het rijden in een rally is het niet toegestaan om navigatiesystemen te gebruiken. Indien u verdwaald bent en niet meer weet waar u zich bevindt, is het wel toegestaan om – in stilstand – op uw navigatie te kijken hoe u de route kunt hervatten. Indien u rijdend tijdens een navigatiecontrole wordt gezien, wordt dit bestraft met 500 strafpunten. Bij een tweede overtreding wordt de equipe gediskwalificeerd voor het klassement.

Daarnaast, en wellicht belangrijker dan de straf: rally's als die van Bcause vinden hun oorsprong in de klassieke rallysport, en dus in het analoge tijdperk. Het gebruik van moderne navigatiemiddelen past niet binnen deze sport en wordt door zowel de organisatie als mede-deelnemers als een ernstige vorm van spelbederf beschouwd.

Drive in the spirit of the game.



1 ALGEMEEN

De rally's van Bcause zijn rally's waarbij het in essentie draait om het teamwork tussen navigator en bestuurder. Het navigeren wordt getest aan de hand van verschillende systemen in zogenaamde trajecten. Tijdens de gehele rally wordt de bestuurder geacht alert en veilig te rijden en de navigator bij gelegenheid te helpen.

Tijdens de rally's kunnen punten verdiend worden door het correct afleggen van de te rijden trajecten en het op tijd aandoen van Tijdcontroles (TC's). Hoewel de factor tijd tijdens een rally van ondergeschikte betekenis is ten opzichte van het vinden en berijden van de juiste route, speelt de factor tijd een zekere rol in de totaal te behalen score. Voor ieder traject is een bepaalde beschikbare tijd aangegeven, weergegeven middels TC's. Daarnaast kunnen trajecten voorzien zijn van een extra moeilijkheidsfactor door deze aan te vullen met een Regelmatigheidsproef (RP). In alle gevallen geldt dat alle door Bcause georganiseerde rally's uitgezet worden binnen de van toepassing zijnde verkeerswetgeving. Houd u daar aan!

Dit reglement is van toepassing op alle rally's van Bcause. De, in dit reglement beschreven, systemen gaan tot de hoogste moeilijkheidsgraad. Uiteraard verschilt de moeilijkheidsgraad per rally en per klasse. U zult niet in alle rally's / klassen de beschreven moeilijkheidsgraad als opdracht krijgen.

2 DEFINITIES

Rally, Een rally evenement bestaande uit één of meerdere dagen. Een rally kent een naam en een editie jaartal.

Routeboek, De equipes ontvangen dagelijks een overzicht van de af te leggen trajecten, waarin opgenomen de plekken van de TC's (in de vorm van stops, lunch en finish), het toegepaste systeem en eventuele aanvullende informatie.

Dag, Eén dag van een rally bestaande uit 1 of meerdere etappes.

Etappe, Dagdeel van dag. Per dag zijn er maximaal 2 etappes.

Traject, Eén etappe bestaat uit meerdere trajecten.

Systeem, Diverse kaartleessystemen, tests en overige opdrachten.

Equipe, Team van bestuurder en navigator met rally-auto.

Klasse, Klasse van een equipe:

- Experienced Classic: een auto met een bouwjaar van 2000 of ouder.
Deelnemers met gemiddelde tot veel rallyervaring. Uitdagende trajecten.
- Experienced Modern: een auto met een bouwjaar van 2000 of jonger.
Deelnemers met gemiddelde tot veel rallyervaring. Uitdagende trajecten.
- Sport Classic: Een auto met een bouwjaar van 2000 of ouder.

Deelnemers met geen tot gemiddelde rallyervaring.

- Sport Modern: een auto met een bouwjaar van 2000 of jonger.

Deelnemers met geen tot gemiddelde rallyervaring.

- Tour klasse: het bouwjaar van de auto is niet van toepassing. De Tour klasse bevat simpelere trajecten en systemen waardoor deze klasse minder intensief is.
Deelnemers met geen tot weinig rallyervaring.

Routecontrolekaart, Kortweg controlekaart genoemd. Een A4-kaart waar etappe informatie op wordt bijgehouden.

Per etappe dus één controlekaart.

RC/Routecontrole, Letterbordjes, stempelposten en bemande controleposten in het traject.

RP/Regelmatigheidsproef, Een deel van een traject dat gereden moet worden met een vastgestelde gemiddelde snelheid.

TC/Tijdcontrole, Kloktijd binnen een etappe. Een tijdcontrole heeft een uniek nummer (bijvoorbeeld TC2).

Punten, Te behalen waardering voor trajecten en TC's.

Score, Het aantal behaalde punten per traject, etappe, dag of rally.

Dagklassement, Ranking op basis van behaalde punten.

Totaalklassement, Ranking op basis van dagklassement rankings.

Neutraal/Neutrale, Er bevinden zich geen of niet geldende controles.

3 KAARTLEESINSTRUCTIES

In het buitenland gelden veelal andere kaartleesinstructies aangezien gebruik wordt gemaakt van andersoortige kaarten. Als dit het geval is, wordt dit in uw routeboek aangegeven onder het kopje 'Beknopt Reglement' of in de trajectinformatie.

3.1 Algemeen

- Er mag bij de constructie van de route enkel gebruik worden gemaakt van alle op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er minimaal één ononderbroken is.
- Wegen mogen slechts in één richting bereden worden. Wegen en samenkomsten van wegen mogen meerdere malen bereden worden. Tenzij anders vermeld in het routeboek bij de trajectinformatie.
- Keren is niet toegestaan. Tenzij anders vermeld in het routeboek bij de trajectinformatie of opdracht 'HK'.
- Kaartleestekens en kaartteksten aangebracht door de oorspronkelijke kaartenmaker, onderbreken de doorgang niet.
- Doorgetrokken (blokkerende) bermlijnen onderbreken de doorgaande weg niet, tenzij anders vermeld in het routeboek bij de trajectinformatie.
- Echter; wanneer uit doorgetrokken bermlijnen of een viaductteken blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
- De door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruizen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en).
- Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de route-opdracht op de kaart in het routeboek daartoe aanleiding geeft.
- U bent doorgaand verkeer. Wanneer een weg afgesloten is voor doorgaand verkeer of alleen toegankelijk is voor plaatselijk verkeer, mag u die weg niet inrijden.
- Op de kaartfragmenten kunnen cirkels geplaatst zijn. Binnen een cirkel kan de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen een cirkel is vrij. Er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen een cirkel zijn geen routecontroles geplaatst.
- Bij genummerde punten is er een cirkel om het punt geplaatst om het punt duidelijk aan te geven. Bovenstaande geldt uiteraard niet voor deze cirkels.
- Bij een 'kaartlas', waar de uitzetter twee kaarten naast elkaar heeft geplaatst, kan het soms voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
- Indien een zogenoemde keerlus gereden moet worden en men de keuze heeft tussen linksom of rechtsom rijden, dient de lus linksom gereden te worden (tegen de wijzers van de klok in).
- De oorspronkelijk geconstrueerde route is te allen tijde leidend. Het is dus niet toegestaan om tegen de geconstrueerde (denkbeeldige) lijn in te rijden. Tenzij anders vermeld in het routeboek bij de trajectinformatie.

3.2 Omrij-instructies

- Indien een weg of weggedeelte niet aanwezig is, niet te berijden is of niet bereden mag worden, dient u vanaf dat punt een zo kort mogelijke omrijdroute te construeren en te rijden om zo min mogelijk van de oorspronkelijk geplande route over te slaan. Indien noodzakelijk mag hierbij de grens in een grensbenadering traject worden overschreden.
- Bij omrijden mogen wegen in één of meerdere richtingen worden bereden afhankelijk van de regels binnen het betreffende traject.
- Als u tijdens het omrijden door de werkelijke verkeerssituatie gedwongen wordt om uw oorspronkelijke route tegengesteld te berijden, dan is dit toegestaan tot de eerstvolgende situatie waarop u de tegengestelde route kunt verlaten om uw route of omrijd route te hervatten.
- De opdracht 'HK' dwingt u om uw oorspronkelijke of omrijd route tegengesteld te berijden. Dit is toegestaan tot de eerstvolgende situatie waarop u de tegengestelde route kunt verlaten om uw omrijdroute te hervatten. Bij de opdracht 'HK NVO' geldt dat dit toegestaan is om via een zo kort mogelijke route de oorspronkelijke route weer op te pakken.
- Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart voorkomende weg, dan mag van deze weg gebruik worden gemaakt, mits en voor zover de originele kaartweg niet meer te berijden of te bereiken is, of niet meer aanwezig is. U dient de doorgaande weg te volgen tot u op een kaartweg komt. Hierna dient u de geplande route weer op te pakken middels kaartwegen.

4 KAARTLEESSYSTEMEN

Systemen kunnen in combinatie met elkaar worden gebruikt. De bepalingen die gelden voor de individuele systemen blijven daarbij onverminderd van toepassing.

4.1 Bol-Pijl

Rijd vanaf het aangegeven beginpunt via het Bol-Pijl systeem naar het aangegeven eindpunt. De afstand van iedere Bol-Pijl situatie naar de volgende Bol-Pijl situatie kan vermeld zijn. De situaties zijn niet op schaal getekend, het is een schematische weergave van de werkelijkheid. De situaties kunnen gestileerd zijn weergegeven, d.w.z. dat het meer of minder schuin lopen en/of met bochten lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn). Zonder Bol-Pijl opdracht dient men de meest doorgaande weg te volgen.

4.2 Pijlen kortste route

Rijd vanaf het aangegeven beginpunt via de genummerde pijlen, in nummer volgorde, de kortste route naar het aangegeven eindpunt. Onder iedere pijl wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen. Een pijl dient van voet tot punt zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden. Van het aangegeven punt naar de 1e pijl, van pijl naar pijl en van de laatste pijl naar een aangegeven punt dient steeds de kortste route geconstrueerd en bereden te worden. Pijlen of gedeelten van pijlen mogen ook worden bereden als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest, maar alleen in voorwaartse richting. Kruisen en raken van pijlen is toegestaan.

4.3 Ingetekende lijn

Rijd van het aangegeven beginpunt via de ingetekende lijn naar het aangegeven eindpunt. De ingetekende lijn dient zo nauwkeurig mogelijk in voorwaartse richting bereden te worden. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.

4.4 Ingetekende lijn met barricades

Op het kaartfragment is een lijn ingetekend die van het aangegeven beginpunt tot en met het aangegeven eindpunt zo nauwkeurig mogelijk moet worden bereden. De lijn (of delen daarvan) mag enkel in voorwaartse richting worden bereden. De genummerde dwarsstreepjes op de lijn zijn barricades. Een weggedeelte onder een zogenoemde barricade mag niet worden bereden. De barricades dienen in nummervolgorde te worden vermeden. Omdat zoveel mogelijk van de lijn bereden moet worden, moet het overgeslagen deel zo kort mogelijk zijn. Hiervoor gaat u de laatste samenkomst van wegen voor de barricade van de ingetekende lijn af. En u komt terug op de ingetekende lijn (in voorwaartse richting) op de eerste samenkomst van wegen na de barricade. De 'omweg' die u hiervoor maakt, dient zo kort mogelijk te zijn. De barricades blijven altijd blokkeren, ook als u een omweg voor een andere barricade rijdt.

4.5 Blinde lijn

Rijd vanaf het aangegeven beginpunt de blinde lijn naar het aangegeven eindpunt. De blinde lijn dient zo nauwkeurig mogelijk in voorwaartse richting bereden te worden. Onder elk deel van de blinde lijn wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.

4.6 Grensbenadering

Vanaf het aangegeven beginpunt dient de op de kaart aangegeven grenslijn via de kortste route te worden benaderd naar het aangegeven eindpunt, echter zodanig dat het oppervlak tussen de route en de grenslijn zo klein mogelijk is. De grenslijn mag worden geraakt maar niet worden overschreden. Het op een weg/weggedeelte louter heen en weer rijden wordt niet als oppervlakte verkleinend beschouwd. Keren is nimmer toegestaan. Wegen of samenkomsten van wegen mogen meerdere malen in beide richtingen worden opgenomen als dit voor oppervlakte verkleining zorgt. Ligt de grens aan uw rechterzijde, dan verkleint u de oppervlakte tegen de wijzers van de klok in; ligt de grens aan uw linkerzijde dan verkleint u met de wijzers van de klok mee.

4.7 Punten kortste route

Rijd vanaf het aangegeven beginpunt via de genummerde punten, in nummervolgorde de kortste route. Onder ieder punt wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen. Van het aangegeven beginpunt tot aan het 1e punt, van punt naar punt en van punt naar het aangegeven eindpunt dient steeds de kortste route geconstrueerd en bereden te worden.

4.8 Punten vrije route

Op de kaartfragmenten in het routeboek zijn een aantal omcirkelde, genummerde punten aangebracht. Slechts de punt in het centrum van de cirkel geeft de juiste locatie aan van het te passeren genummerde punt. Alle punten moeten in een nummervolgorde aangedaan worden. De route van punt naar punt is vrij en mag door de equipe zelf worden bepaald met in achtname van de plaatselijke verkeersregels en -borden. Echter onderbreken de door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruizen op de kaart nog steeds de daaronder gelegen kaartweg(en). Wegen die niet op de kaart voorkomen, mogen wel in de route worden opgenomen. Eventuele controles kunnen zich alleen bevinden binnen een straal van 25m van het genummerde punt, op een voor de auto bereikbare plaats en staan in principe rechts van de meest logische route.

4.9 Kompasroos

Construeer en rijd de kortste route van het aangegeven beginpunt naar het eerstvolgende punt via het aangegeven aanrijdcoördinaat. Construeer en rijd vervolgens via het aangegeven uitrijdcoördinaat de kortste route naar het volgende punt via het daarbij behorende aanrijdcoördinaat. Deze aan- en uitrijdcoördinaten staan aangegeven in een tabel bij de kaart van het traject, alsmede een windroos als hulpmiddel. Sommige punten hebben geen aan- of uitrijdcoördinaat, houd daar alleen rekening met de kortste route. Het is toegestaan om een punt eerder aan te doen bij het construeren van de kortste route naar het aanrijdcoördinaat.

4.10 Pijlen of punten één na kortste route

Zelfde principe als bij 'pijlen kortste route' of 'punten kortste route', alleen dient u op deze trajecten de één na kortste route te construeren. Het eerder raken van een pijl of punt is hierbij toegestaan. Rotondes geven nooit aanleiding tot het construeren van een één na kortste route. Dit systeem varieert door als twee na kortste route, drie na kortste route etc.

4.11 Langste route

Rijd vanaf het beginpunt een zo lang mogelijke route over de kaartwegen naar het eindpunt. Wegen en samenkomsten van wegen mogen maar één keer en in één richting bereden worden. Het kruisen van de route wordt gezien als vaker rijden.

4.12 Pijlen met barricades

Uw oorspronkelijke route van pijl naar pijl wordt onderbroken door genummerde barricades. Rijd zoveel mogelijk van de oorspronkelijke route tot u een barricade moet vermijden. De omweg dient zo kort mogelijk te zijn.

4.13 Lijnstukken

Vanaf het aangegeven beginpunt dient via de genummerde lijnstukken, in oplopende volgorde, de kortste route naar het betreffende lijnstuk te worden gevolgd. De zijde van het lijnstuk waarop wordt aangereden, is afhankelijk van de zijde die via de kortste route bereikbaar is. Onder ieder lijnstuk wordt verstaan een weg of weggedeelte. Elk lijnstuk dient volledig en zo nauwkeurig mogelijk te worden bereden. Lijnstukken, dan wel gedeelten daarvan, mogen eveneens worden bereden indien zij nog niet aan de beurt zijn of reeds aan de beurt zijn geweest, doch uitsluitend in dezelfde rijrichting. Het kruisen en/of raken van lijnstukken is toegestaan.

4.14 Visgraat

Vanaf het aangegeven beginpunt naar het aangegeven eindpunt dient een visgraat gereden te worden. De visgraat is een rechte lijn met zij streepjes links en rechts en dient van beneden naar boven gelezen en gereden te worden. Tenzij anders vermeld. Ieder zij streepje betekent dat u een weg moet laten liggen. Zo betekent een rechter streepje dat u een weg rechts moet laten liggen. Dit kan zijn een rechter zijweg waar u dan rechtdoor rijdt, een weg recht voor u, waardoor u links af gaat of een einde weg situatie waar u de rechter weg laat liggen en dus links gaat.

4.15 Test

Een rally kent een of meerdere behendigheidstesten. Per test krijgt u voorafgaand een duidelijk omschreven opdracht. Door de test zo goed mogelijk te verrichten kunnen punten worden behaald.

4.16 Mystery traject

Laat u verrassen!

5 ROUTE | ROUTEBOEKEN | KAARTMATERIAAL | OMLEIDING

5.1 Route

- De equipen dienen van start tot finish een route te rijden zoals omschreven in het routeboek.
- Iedere dag bestaat de route uit een aantal etappes en trajecten. Etappes beginnen en eindigen altijd bij een TC. Het laatste traject van de dag eindigt bij een finish.
- Wegen mogen meerdere keren worden bereden, doch uitsluitend in één richting per traject. Keren is niet toegestaan, tenzij hiertoe bij een routecontrole opdracht wordt gegeven, bijvoorbeeld via een herstelcode (HK).
- Bij kruisingen, 5-sprongen en dergelijke die op de kaart aangegeven staan, mag de weg wel gekruist worden.

5.2 Traject

Voor ieder traject wordt een keuze gemaakt uit een van onderstaande systemen of uit combinaties van meerdere van deze systemen. Daarnaast zijn varianties op onderstaande systemen mogelijk. Deze worden uitgelegd in het routeboek bij de trajectinformatie. In hoofdstuk 3 zijn de kaartleesinstructies uitgewerkt. In hoofdstuk 4 zijn de systemen toegelicht.

- Bol-Pijl
- Pijlen kortste route
- Ingetekende lijn
- Ingetekende lijn met barricades
- Blinde lijn
- Grensbenadering
- Kompasroos
- Punten kortste route
- Punten vrije route
- Lijnstukken
- Visgraat
- Test
- Mystery traject

(Ieder afzonderlijk traject kan aangevuld worden met een RP, zie 8.1).

5.3 Routeboeken

- De equipen ontvangen dagelijks een routeboek, waarin opgenomen de plaatsen van de TC's (in de vorm van start, stops, lunch en finish), het toegepaste systeem en een omschrijving van de route die gevolgd moet worden.
- Het routeboek wordt meestal een half uur voor de start van de etappe uitgegeven. Deze tijd verschilt per rally en klasse.
- De equipen zijn zelf verantwoordelijk voor het ontvangen van het juiste routeboek en het inleveren en ophalen van de controlekaarten bij de TC's.

5.4 Kaartmateriaal

- Al het benodigde kaartmateriaal is in de routeboeken opgenomen. De schaal van de kaarten kan variëren en zal in de trajectinformatie worden aangegeven. De kaartfragmenten in het routeboek zijn bepalend om de juiste route te rijden.

Onderstaande is alleen van toepassing op de Miles of Mystery

- Bij de start ontvangt elke equipe een zwart verzegelde Mystery enveloppe. Indien men de route kwijt is en/of tijd verloren heeft door reparaties of anderszins, dan kan men de enveloppe open maken. In de enveloppe zit een kaartje met de grove route van de dag en de adressen van de TC's zodat men de route eventueel op een ander punt weer kan oppakken.
- Het niet gesloten inleveren van de enveloppe bij de finish leidt tot vermindering van 250 punten op het aantal behaalde punten van de betreffende dag.
- De enveloppe wordt op dezelfde dag bij de finish gecontroleerd en met de controlekaart ingeleverd. Het niet inleveren van de verzegelde zwarte Mystery enveloppe wordt beschouwd als het openmaken van de enveloppe.
- De verantwoordelijkheid voor het inleveren van de zwarte Mystery enveloppe ligt bij de equipen.

5.5 Verkeersregels & verkeersovertredingen

- Gedurende de gehele rally dienen de equipen de verkeersregels, die in de te passeren landen gelden, in acht te nemen en zich te gedragen op een wijze die de rallysport of het evenement niet in diskrediet brengt.
- Deelnemers dienen zich strikt aan de verkeersregels te houden en zich zodanig te gedragen dat de overige deelnemers aan het verkeer daar geen hinder van ondervinden. Deelnemers dienen te allen tijde andere voertuigen, die willen passeren, ruimte te verlenen. Let op: Uw snelheid kan worden gecontroleerd! Zie punt 5.8.

5.6 Quiet-zones ("Q-zones")

- In zogenaamde Q-zones dient u extra aandacht te besteden aan uw rijgedrag om geen overlast te veroorzaken voor omwonenden en andere weggebruikers.
- Op de kaart is een Q-zone omcirkeld met de aanduiding Q-zone. Deze Q-zone blokkeert de kaartwegen niet. Daarnaast kan de organisatie langs de kant van de weg extra borden plaatsen.

5.7 Omleiding

- Bij onverwachte wegafsluitingen e.d. kan gebruik worden gemaakt van dwangpijlen (zie bijlage 1) om equipen naar de oorspronkelijke route te leiden. Dit zal worden gedaan d.m.v. enkele pijlen die dienen te worden gevolgd. Deze pijlen kunnen ook geplaatst worden bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat een verkeerde, niet bedoelde, weg wordt ingereken.
- Bij een (punten) vrije route wordt een omleiding alleen aangegeven indien dit noodzakelijk is in verband met de verkeersveiligheid of om onnodige overlast voor de omgeving te voorkomen.
- Een omleiding wordt afgesloten met een dubbele pijl, aangevuld met een tekstuele verwijzing naar het volgende punt (pijl, bol-pijl, punt etc) op de route. Hierbij kan een routeopdracht geplaatst zijn die moet worden opgevolgd.

5.8 Maximum snelheid

De equipen dienen zich te houden aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid. De organisatie heeft de beschikking over officiële meetapparatuur. Ieder equipe kan tijdens het evenement (meerdere malen) gecontroleerd worden. Er worden 10 punten per kilometer snelheidsovertreding in mindering gebracht bij elke equipe die de ter plaatse toegestane maximum snelheid met meer dan 10 km/u overschrijft. **Bij herhaaldelijke, buitensporige snelheidsovertredingen of melding van asociaal rijgedrag is de organisatie gerechtigd om u te diskwalificeren van het klassement.**

Voorbeelden:

Toegestane maximum snelheid	Geconstateerde snelheid	Straf
a. 50 km/u	tot en met 60 km/u	Geen
b. 50 km/u	61 km/u	110 strafpunten
c. 30 km/u	55 km/u	250 strafpunten

5.9 Startprocedure

- Equipen dienen 15 minuten vóór hun starttijd aanwezig te zijn bij de startlocatie.
- Het interval tussen de equipen is meestal 1 minuut.
- Indien er equipen zijn uitgevallen wordt er aansluitend (zonder onderbreking) doorgestart.

5.10 Vertraging bij de start

Het te laat aan de start van de rally melden wordt bestraft. De organisatie houdt rekening met uw ideale starttijd niet met uw werkelijke starttijd. Vertrekt u te laat, dient u de verloren tijd in te halen. In uitzonderingsgevallen kan de organisatie er voor kiezen om uw werkelijke starttijd op de controlekaart te vermelden.

5.11 Onderbreken en/of uitvallen en vervangende auto

- Indien een equipe de rally onderbreekt, dient de organisatie hiervan zo snel mogelijk in kennis te worden gesteld. Telefoonnummers van de wedstrijdleiding vindt u in het rally-/routeboek.
- Indien een equipe, vanwege autopech, de rally vervolgt met een vervangende auto is dit toegestaan. Echter krijgt deze equipe een vermindering van 400 punten in de betreffende etappe. Daarnaast mag de vervangende auto geen voordelen opleveren t.o.v. de auto waarin men aan de rally begon. Bij onduidelijkheden beslist de organisatie of en zo ja welke straf er wordt uitgedeeld.
- De equipe die zich als eerst meldt, mag de aanwezige reserve auto benutten om de rallydag uit te rijden. Vanaf de start op elke volgende rallydag, wordt de reserve auto benut door de eerstvolgende andere equipe. Als deze er niet is, mag de equipe de reserve auto blijven gebruiken totdat er die dag een andere equipe de reserve auto nodig heeft.

5.12 Milieu

Equipes dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke nadelige effecten van het evenement op de omgeving en het milieu. Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of in de daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponeerd. Indien onverhoopt een benzine- of olielekage ontstaat, dient onmiddellijk al het mogelijke gedaan te worden om schade aan het milieu te voorkomen.

6 ROUTECONTROLES (RC) | TIJDCONTROLES (TC)

6.1 Trajectpunten

Tijdens de rally's wordt gewerkt met een sterrenkwalificatiesysteem waardoor het ene traject zwaarder meeweegt dan het andere traject.

Classificatie: 0, 1, 2 of 3 sterren

Score: 50 punten voor elke gevonden RC maal de sterrenclassificatie

Punten: Is het aantal correct ingevulde letters of stempels maal de score maal de classificatie

Voorbeeld: U heeft tijdens het traject 10 letters gevonden. Per juist gevonden letter wordt u beloond met 50 punten. Dit traject is geclassificeerd met 2 sterren. Som: $10 \times 50 \times 2 = 1000$ punten.

6.2 Routecontroles (RC's)

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of de equipe de in het routeboek aangegeven route rijdt en of de equipe de route in de voorgeschreven tijd aflegt. RC's kunnen in drie verschillende vormen voorkomen: als zelfschrijver, als zelfstempelaar of als bemande controle. Zelfschrijvers zijn herkenbaar aan een opvallend bord met een letter. Zelfstempelaars zijn herkenbaar aan een staander met een opvallend bord met daarop de afbeelding van een stempel (zie ook bijlage 1). De letter van een zelfschrijver of de stempelafdruk van een zelfstempelaar dient u bij het juiste traject in het eerstvolgende vrije vakje van uw controlekaart aan te brengen. Bij een bemande controle wordt dit voor u verzorgd als u uw controlekaart afgeeft aan de marshal.

6.2.1 Plaatsing

Om de kans op omver rijden of vandalisme te verkleinen zullen veel onbemande RC's tegen bomen of palen van verkeersborden zijn geplaatst. Een RC bevindt zich in principe links van de route. Waar dat niet wenselijk is, bijvoorbeeld om de RC aan het zicht te onttrekken voor deelnemers die een foute route rijden of bij het systeem 'Punten vrije route', kan de RC rechts van de route geplaatst zijn. Een RC, duidelijk bedoeld om aan te doen als men van de andere kant nadert, dient naar alle waarschijnlijkheid te worden genegeerd.

6.2.2 Foutcontroles

Incidenteel kunnen foutcontroles geplaatst zijn, ook kunt u een controle van een andere klasse opschrijven. In beide gevallen dient u deze controle(s) niet te noteren, dit *kan* bestraft worden (zie 9.2.1). Het schrijven van een expliciete foutcontrole wordt echter wel direct bestraft (zie 9.2.2).

6.3 Tijdcontroles (TC's)

6.3.0 Pauze

Een van de uitgangspunten van de rally's van Bcause is om tussen alle fun en hectiek van een rally, in alle rust te kunnen genieten van stops op unieke, sfeervolle locaties. Een ander uitgangspunt is een gezellig samenzijn; het ontmoeten en spreken van andere deelnemers. Daarom bestaan er Trajecttijden (zie 6.3.3). Hiermee heeft u in principe op elke TC, de vrijheid om uw volledige pauzetijd te benutten.

6.3.1 TC's

Op een TC zal altijd een marshal aanwezig zijn om uw (rij-)tijd te controleren. TC's staan vermeld in het routeboek. Op een TC wordt zowel de TC IN als de TC UIT tijd genoteerd. Indien er tijdens de rally wijzigingen plaatsvinden worden deze bij een TC middels een memobord, dan wel mondeling, gecommuniceerd.

6.3.2 Starttijden en Ideale Passeer Tijd

De enige tijd die voor het klassement vast staat, is uw starttijd van elke rallydag zoals deze op de startlijst is bepaald (zie 5.10). Uw starttijd bepaalt ook uw eigen Ideale Passeer Tijd (IPT). Uw IPT is een richttijd gedurende de hele dag en u wordt geacht zich daar aan te houden. Hoewel u wordt geacht om u zich aan uw oorspronkelijke IPT te houden, staat uw IPT niet vast. Deze verandert wanneer u bij een TC, met uitzondering op de start, een andere TC UIT tijd neerzet (zie 6.3.3).

6.3.3 Trajecttijden

Aan de hand van de IPT heeft elke equipe een bepaalde ideale tijd om van TC naar TC te rijden. Deze ideale tijd staat vermeld in het routeboek. De IPT verandert wanneer de werkelijke TC UIT tijd van een equipe anders is dan de ideale TC UIT tijd. Een nieuwe TC UIT tijd neerzetten zonder tijdverlies op te lopen is bij Trajecttijden gedoogd. Daarbij komt dat de ideale TC IN tijd van een equipe altijd gebaseerd is op de werkelijke TC UIT tijd van de voorgaande TC. Dit betekent dat u bij elke TC de tijd heeft om uw volledige pauzetijd te benutten, zonder dat u hiermee tijdverlies oploopt. Arriveert u op of voor uw IPT, dan dient u uw ideale pauzetijd te benutten. Arriveert u na uw IPT, dan heeft u nog steeds de mogelijkheid om uw ideale pauzetijd te benutten. Indien u erg ver achter op schema ligt, is een marshal altijd gemachtigd om u een traject over te laten slaan of korter te laten pauzeren.

6.3.4 Passeertijd en punten voor op tijd komen

Bij een TC noteert de marshal het tijdstip waarop de controlekaart is overhandigd in uren en minuten op de controlekaart onder het kopje van uw Werkelijke Passeer Tijd (WPT). Het op tijd komen bij een TC levert u het maximaal aantal te behalen punten op; deze telling gaat als volgt:

- Komt u eerder of op uw IPT of binnen 5 minuten daarna binnen, dan ontvangt u 75 punten.
- Na 5 minuten op uw IPT loopt het aantal punten per minuut af met 3 punten.
- Vanaf 30 minuten na uw IPT ontvangt u geen punten meer en gaat een strafpuntentelling gelden.

6.3.5 Strafpunten voor te laat komen

Elke minuut die u te laat komt na 30 minuten na uw IPT, levert 10 strafpunten op. Deze lopen op tot een maximum van 300 strafpunten wanneer u 60 minuten na uw IPT arriveert. Per traject kunt u maximaal 300 strafpunten ontvangen voor het te laat komen.

6.3.6 Openen van trajecten en TC's

De tijden uit de daginformatie van het routeboek zijn gebaseerd op de IPT van de 0-auto. Deze tijden 'openen' de te rijden trajecten. Ligt u ver voor op schema, loopt u de kans de 0 auto voorbij te rijden. Hierdoor komt u geen RC's meer tegen. Rijdt u ver voor op het schema van de IPT van de 0-auto, dan loopt u ook de kans dat er op TC's nog geen organisatie aanwezig is. Om deze redenen mag u nooit eerder dan de IPT van de 0-auto bij een TC vertrekken. Houd daarom gedurende de dag uw tijdschema goed in de gaten.

6.3.7 Sluiten van trajecten en TC's

TC's sluiten 30 minuten na de ideale TC UIT tijd van de laatste equipe. Dit betekent dat er vanaf dat moment geen organisatie meer aanwezig kan zijn en eventuele gereserveerde ruimtes gesloten zijn. Rijdt u meer dan 30 minuten achter de IPT van de laatste deelnemer, dan loopt u het risico dat de bezemwagen een RC heeft weggehaald. Trajecten zijn definitief gesloten op 45 minuten na de IPT van de laatste deelnemer.

7 CONTROLEKAARTEN

7.1 Uitreiking

Elk dagdeel ontvangt u per equipe een controlekaart. Per traject vult u een kolom in. Bij TC's levert u uw controlekaart in bij de aanwezige marshal en krijgt deze of een nieuwe controlekaart terug.

7.2 Verantwoordelijkheid

Elke equipe is zelf verantwoordelijk voor het ophalen en inleveren van haar controlekaart(en). Raak ze dus niet kwijt! Wanneer een marshal een tijd, controle of andere notitie aanbrengt op uw controlekaart, dient u dit zelf te controleren en (eventueel) ter plekke een correctie te laten uitvoeren door een marshal.

7.3 Invullen

Het invullen van de controlekaart dient te worden gedaan met een blauw- of zwart schrijvende balpen. Het invullen met bijvoorbeeld potlood of ander uitwisbaar materiaal is NIET toegestaan, evenals doorhalen, krassen of vakjes overslaan binnen één traject.

8 REGELMATIGHEIDSPROEVEN / REGULARITY

8.1 Gemiddelde snelheid

Tijdens een regelmatigheidsproef (RP) moet de equipe zo exact mogelijk met een vastgestelde gemiddelde snelheid rijden. De ideale tijd over de RP wordt bepaald door de tijd benodigd voor de afgelegde afstand bij de aangegeven gemiddelde snelheid. U ontvangt (bij een TC) voor de RP start een snelheidstabel met daarop de afstand en tijd waar u op moet zitten met de opgegeven gemiddelde snelheid. Ergens op de route bevindt zich de finish RP, hier wordt u (meestal zichtbaar) gefinisht door de organisatie. Let er op dat u voor de start de volgende handelingen uitvoert:

- 1: Uw tripmaster/dagteller op nul zetten;
- 2: Uw stopwatch/klok instellen of herstellen;
- 3: Snelheidstabel kort bestuderen en met de bestuurder overleggen.

De gemiddelde snelheid van de RP kan ook verspringen in de tabel; dit houdt in dat u bijvoorbeeld eerst een gedeelte 30 km/u moet rijden, en na enige tijd overschakelt op 40 km/u.

U treft dan twee tabellen aan in uw routeboek of op een bijgevoegd document. Wanneer u kenbaar wordt gemaakt dat u moet overschakelen op de andere snelheid, gaat u vanaf dat moment verder in de volgende tabel. De tot dan gereden afstand is bepalend voor waar u in de volgende tabel begint.

8.2 (Zelf-)start

De RP's kunnen middels een zelfstart of bemande start starten. Bij een bemande start wordt u door een crew lid van de organisatie gestart. Bij een zelfstart dient u zelf de RP starttijd op uw controlekaart te noteren in uu:mm:ss. De tijd is af te lezen op een atoomklokje aanwezig bij het bordje start RP. Blijkt bij een controle dat u geen starttijd hebt genoteerd, dan wordt de RP gediskwalificeerd en ontvangt u de maximale straf.

8.3 Finish

De RP's zullen bemand finishen. De finish ligt ergens op de route, op onbekende afstand van de start van de RP. Bij de finish zal de desbetreffende marshal uw doorkomsttijd noteren. Sommige RP's worden blind gefinisht, hierbij klokt een marshal ergens onderweg uw tijd en wordt er verder op de route met een RP-finish bordje het einde van de RP gecommuniceerd.

9 PUNTENTELLING | KLASSEMENTEN | WINNAARS | EX-AEQUO

9.1 Puntentelling

De puntentelling bij de rally's van Bcause is anders dan bij andere rally's. Waar elders louter met strafpunten wordt gewerkt, gaat het er bij de rally's van Bcause om, om zoveel mogelijk punten te behalen. Zo word je niet bestraft voor het niet vinden van een controle, maar beloond voor het wél vinden van een controle. Ook kun je bonuspunten verdienen voor het op tijd melden bij TC's, de leeftijd van de auto en tijdens tests:

- Na elk traject worden punten toegekend o.b.v. het aantal gevonden correcte controles. Het verkregen aantal punten wordt vermenigvuldigd met de classificatie van het traject: 1, 2 of 3 sterren (zie 6.1).
- In het geval van combinatie controles wordt een juiste combinatie als één punt gerekend.
- De punten voor het op tijd melden bij een TC worden aan het einde van de dag opgeteld bij het aantal verdiende punten van die dag (zie 6.3.4).
- Om de leeftijdsverschillen van de auto's te compenseren, wordt op het behaalde aantal punten een ouderdomsbonus toegepast. Deze werkt als volgt: kalenderjaar – bouwjaar van uw auto x 2 = uw bonus per dag.
- De bonuspunten voor het correct rijden van een test varieert voor elke test. Vaak is de max. 100 bonuspunten.
- Bij een test kan er onderscheid gemaakt worden tussen klassieke en moderne auto's.

9.2 Strafpunten

Hoewel er bij de rally's van Bcause nadruk ligt op het belonen van equipes met punten, kunnen equipes ook strafpunten toegerekend krijgen. Onderstaand punten waar dit het geval kan zijn:

- Het te laat melden bij TC's (zie 6.3.5).
- Het noteren van teveel controles op een traject (zie 9.2.1).
- Het noteren van een expliciete foutcontrole (9.2.2).
- Een afwijkende tijd rijden bij een RP (9.2.3).
- Geen starttijd noteren bij een zelfstart RP (9.2.3).
- Officieel gemeten snelheidsovertredingen door onze marshals.
- Op een later moment in de rally deelnemen in een vervangende auto (zie 5.11).
- Gebruik van navigatie tijdens het rijden (500 strafpunten)

9.2.1 Strafpunten voor teveel controles

Uitgangspunt en hoofdregel is dat het aantal juiste te behalen controles per traject wordt beloond. In aanvulling daarop geldt de tweede regel: er wordt bestraft voor teveel geschreven controles ten opzichte van het juiste aantal te behalen controles. Deze straf telt tot een maximum van 3 controles teveel per traject en kan het uiteindelijke puntenaantal niet lager brengen dan 0. Zie ook bijlage 5.

9.2.2 Strafpunten voor expliciete foutcontroles

Een expliciete foutcontrole is een foutcontrole die opzettelijk door de uitzetter is geplaatst en bedoeld is als foute controle. Het schrijven van een expliciete foutcontrole wordt direct bestraft door op het betreffende traject het aantal juist geschreven controles te verminderen met het aantal geschreven expliciete foutcontroles. Om een dubbele straf te voorkomen, telt de expliciete foutcontrole niet mee in het totale aantal geschreven controles. Zie ook bijlage 5.

9.2.3 Strafpunten binnen een RP

Afhankelijk van de wegingsfactor 0.5 of 1, krijgt u 0.5 of 1 strafpunt per seconde afwijking van de ideale RP tijd, tot een maximum van 200 strafpunten. Ontbreekt er een RP start- of finishtijd dan wordt deze maximale straf eveneens toegekend.

9.3 Klassementen

- Het klassement per klasse wordt bepaald door het optellen van de verkregen punten. De dagwinnaar per klasse is degene met de meeste punten.
- Per dag worden de dagklassementen per klasse opgemaakt en gepubliceerd in onze online 'rally-app' (rallysbcause.nl/score) en/of op het publicatiebord.
- Aan het eind van de rally worden eindklassementen per klasse opgemaakt en gepubliceerd in onze online 'rally-app' (rallysbcause.nl/score) en/of op het publicatiebord.
- Kiest u er voor om tijdens de rally van klasse te switchen, dan verliest u alle tot dan toe behaalde punten.

9.4 Winnaar

- De equipe die over de dag/dagen de beste klasseringen heeft behaald, is winnaar van die klasse. De daaropvolgende hoogste is tweede enz. Zie bijlage 4 voor meer informatie.
Onderstaande is alleen van toepassing op de Miles of Mystery
- De equipe die winnaar is in de Experienced Classic klasse is tevens algemeen winnaar van de Miles of Mystery.

9.5 Dagwinnaars

Er zijn dagprijzen te winnen in de verschillende klassen; Experienced, Sport en Tour.

9.6 Ex-aequo

- In geval van ex-aequo, zal de equipe die het beste resultaat heeft behaald over alle 3-sterrentrajecten van de rally tot winnaar worden uitgeroepen. Hiervoor worden alle punten, die in de 3-sterrentrajecten behaald zijn, bijeen geteld, waarbij diegene met het hoogste aantal punten winnaar is.
- Indien dit niet voldoende blijkt, dan geldt het oudste bouwjaar van de auto.

9.7 Overall klassement prijzen

De inzet van onderstaande klassementen kan per rally verschillen.

- Experienced Classic: 1^e t/m 3^e prijs (tevens winnaar van de overall prijs)
- Experienced Modern: 1^e t/m 3^e prijs
- Sport Classic: 1^e t/m 3^e prijs
- Sport Modern: 1^e t/m 3^e prijs
- Tour: 1^e t/m 3^e prijs

10 VRAGEN | PROTESTEREN

10.1 Vragen

Een equipe kan bij de wedstrijdleiding schriftelijk of mondeling vragen indienen over het verloop van de wedstrijd of over misgelopen punten.

10.2 Protesteren

Gezien de aard en het karakter van de rally kent de organisatie, behoudens het gestelde hieronder, geen enkele protestmogelijkheid ter zake van de niet toegekende punten en dergelijke. U heeft de mogelijkheid tot het indienen van een vraag die de organisatie vervolgens in behandeling zal nemen.

Protestregeling

Artikel 10.2.1 De uitzetter heeft altijd gelijk.

Artikel 10.2.2 De uitzetter is omkoopbaar aan de bar.

Artikel 10.2.3 Mocht de uitzetter toevallig ongelijk hebben, dan treedt onmiddellijk artikel 10.2.1 in werking.

Indien de wedstrijdleiding van mening is dat de vriendelijke op- en aanmerkingen moeten leiden tot een correctie, dan zal dit naar inzicht van de wedstrijdleiding worden doorgevoerd in het klassement. Dit wordt duidelijk medegedeeld.

11 INTERPRETATIE | AANPASSINGEN

11.1 Interpretatie

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

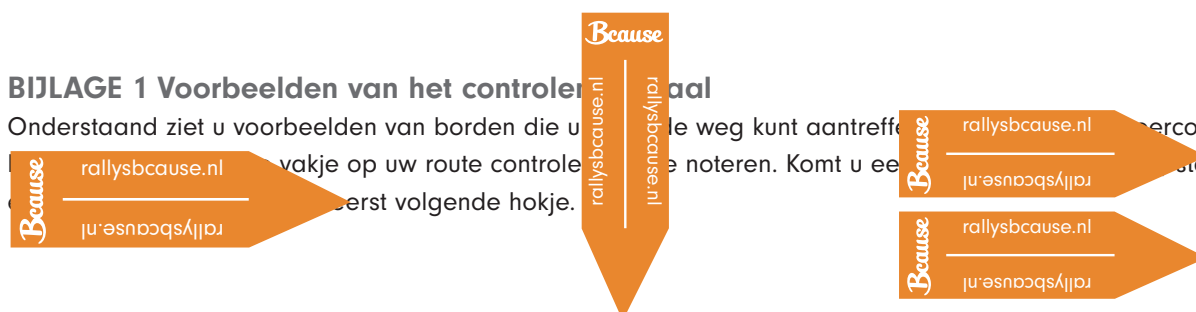
11.2 Aanpassingen

- De bepalingen van dit reglement kunnen op elk moment worden gewijzigd of aangevuld.
- Ook is het mogelijk dat door omstandigheden een controle of een (deel van het) traject wordt geneutraliseerd. Neutralisatie betekent dat op dit deel van de rally geen punten behaald kunnen worden.
- Indien zich tijdens een etappe complicaties voordoen, kan de uitzetter besluiten een correctie toe te passen op de TC-tijden, dan wel de etappe geheel te neutraliseren.
- Elke wijziging of aanvulling wordt bekend gemaakt via gedateerde en genummerde bulletins, die een integraal onderdeel vormen van dit reglement.
- Andere informatie zal gepubliceerd worden via briefings.
- Deze bulletins en/of briefings worden gepubliceerd op het publicatiebord of worden uitgereikt aan de equipen, tenzij dit door omstandigheden onmogelijk is.



BIJLAGE 1 Voorbeelden van het controleplan

Onderstaand ziet u voorbeelden van borden die u op de weg kunt aantreffen. Bij een routecontrole dient u in het vakje op uw route controle te noteren. Komt u een andere route tegen, dan dient u een stap even uit om de route te verlaten.



Dwangpijl (omleiding)

verboden in te rijden

einde omleiding

Verder kunt u ook dwangpijlen tegenkomen die u de goede kant op wijzen in geval van een omleiding.

BIJLAGE 2 Herstelopdrachten

Herstelopdrachten bij een routecontrole dienen, met voorrang op de opdracht waarmee men bezig is, te worden

Dag 2				
RALLY'S Because				
Traject	Systeem	Afstand	Duur	Classificatie
TC0	Start	0,0 km	8:30 uur	
1.1	Bol-Pijl	6,8 km	10 min	**
1.2	Punten kortste route	34,5 km	50 min	*
1.3	Pijlen kortste route	40 km	45 min	
TC1	Ochtendstop		10:15 uur 15 min	
1.4	Ingetekende lijn	49,6 km	75 min	***
TC2 IN			11:45 uur	
TC2 UIT	Lunch		60 min 12:45 uur	
2.1	Grensbenadering	25,7 km	45 min	**
2.2	Pijlen kortste route	28,2 km	55 min	***
TC3	Middagstop		14:25 uur 30 min	
2.3	Vrije route + Bol-Pijl	54 km	60 min	*
TC4	Finish	239,3 km	15:55 uur	

BIJLAGE 3 Rallytraject | tijdschema

In het voorbeeld wordt uitgelegd hoe u met het daginformatie schema in het routeboek een vertaling maakt naar uw controlekaart.

Links staat een voorbeeldschema van de tijdsopbouw zoals deze bij de daginformatie zichtbaar kan zijn in het routeboek. De gehanteerde tijden in het routeboek zijn de tijden van de zgn. 0-auto.

In de morgen zijn van belang de TC0, TC1 en TC2 IN. Deze zijn respectievelijk 8:30 uur, 10:15 (+1:45) en 11:45 (+1:30, w.v. 15 min pauze).

Voor de middag zijn de TC2 UIT, TC3 en TC4 respectievelijk 12:45, 14:25 (+1:40) en 15:55 (+1:30 w.v. 30 min pauze).

Zoals eerder gezegd, zijn dit de tijden van de 0-auto. Uw eigen ideale passeertijd ontstaat als u het verschil tussen de 0-tijd en uw starttijd (volgens de startlijst) bij de 0-tijd optelt.

Deze ideale passeertijd is een richttijd en u wordt getracht u daar aan te houden in het belang van de organisatie.

Stel u bent equipe 4 en start om 8:34. Dan is het verschil tussen de 0-tijd en uw starttijd 4 minuten. Wanneer u deze 4 minuten bij de 0-tijd optelt. Uw ideale passeertijd gaat er dan als volgt uit zien:

Equipe 4	0-Tijd	Ideale Tijd			0-Tijd	Ideale Tijd
TC0	08:30	08:34		TC2 UIT	12:45	12:49
TC1	10:15	10:19		TC3	14:25	14:29
TC2 IN	11:45	11:49		TC4	15:55	15:59

uitgevoerd. De opdrachten zijn (meestal) in code vermeld.

Hieronder treft u de mogelijke herstelcodes aan, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander getal en in plaats van de vermelde letters (en combinaties daarvan) kan voorkomen. Een herstelcode kan bestaan uit een klasseletter, een trajectnummer en een trajectcode. Het trajectnummer wordt gevolgd door een klasseletter, die de klasse van het traject aangeeft.

	DAG 1	DAG 2	DAG 3	DAG 4
JOOST GOMBERT	1.1**	11/12 correct		1100
HARRO EPPINGA	1.2**	8/8 correct		800
TRAFECTSCORES	1.3	6/6 correct		300
	2.1***	9/9 correct		1350
	2.2**	6/8 correct		600
RP	1 sec. te vroeg			2
ETAPPE 1 TIJDCONTROLES				
TC1	17 min. te laat			9
TC2	5 min. te vroeg			45
ETAPPE 2 TIJDCONTROLES				
TC3	9 min. te laat			33
TC4	3 min. te laat			45
BONUS/PENALTY				
Bouwjaar 1973				90
TOTAAL				4370
TOTAAL DAG 2				4370

Details
Score op een rallydag

In dit voorbeeld
Equipe 2
Dag 2

h, doorgaan met pijl/punt/bol-pijl
h, doorgaan met de ingetekende
h, oorspronkelijke route ter plaats

	DAG 1	DAG 2	DAG 3	DAG 4
JOOST GOMBERT	1.1**	11/12 correct		1100
HARRO EPPINGA	1.2**	8/8 correct		800
TRAFECTSCORES	1.3	6/6 correct		300
	2.1***	9/9 correct		1350
	2.2**	6/8 correct		600
RP	1 sec. te vroeg			2
ETAPPE 1 TIJDCONTROLES				
TC1	17 min. te laat			9
TC2	5 min. te vroeg			45
ETAPPE 2 TIJDCONTROLES				
TC3	9 min. te laat			33
TC4	3 min. te laat			45
BONUS/PENALTY				
Bouwjaar 1973				90
TOTAAL				4370
TOTAAL DAG 2				4370

Kies equipe nummer
legaan door een klasseletter;
effende klasse geldt.

Sterrenkwalificatie van
traject=wegingsfactor

Aantal juiste RC's van totaal

Punten op traject 2.2
6 x 50 punten (50 per RC)
x 2 sterren = 600 punten

Punten voor op tijd
Punten bouwjaar auto

Punten totaal rallydag

BIJLAGE 4 Uitleg score aan de hand van de rally app

	DAG 1	DAG 2	DAG 3	DAG 4	TOTAAL
CLASSIC EXPERIENCED					
1. 12	PORSCHE 911	ERIK BATENBURG			4432
2. 13	PORSCHE 356	NICOLE PAULUS			4374
3. 2	PORSCHE 911 T TARGA	JOOST GOMBERT			4368
4. 17	VOLVO PRIMA	BAS-JAN WALHOF			3975
5. 20	PORSCHE 911 S TARGA	RENE NUBOER			3772
6. 18	FORD MUSTANG	JACK PANSTERS			3637
7. 23	PORSCHE 911	GEORGE BANKEN			3508
8. 3	MERCEDES BENZ 190 SL	REGINE SIERS			2993
9. 1	MERCEDES BENZ 280 SL	EDITH WALHOF			2863
10. 4	MERCEDES BENZ 280 SL	ROB JEURISSEN			1556
CLASSIC BASIC					
1. 56	PORSCHE 911 TARGA	COEN HAGEDOORN			1556
2. 51	MSB 1800 CABRIO	GUS JANSSEN			1556

Dagklassement in punten
In dit voorbeeld: dag 2

Deelnemende klassement
Equipe nummer

	DAG 1	DAG 2	DAG 3	DAG 4	TOTAAL
CLASSIC EXPERIENCED					
1. 12	PORSCHE 911	ERIK BATENBURG	3 ^e	1 ^e	2 ^e
2. 13	PORSCHE 356	NICOLE PAULUS	5 ^e	2 ^e	1 ^e
3. 23	PORSCHE 911 T TARGA	GEORGE BANKEN	1 ^e	7 ^e	3 ^e
4. 2	VOLVO PRIMA	BAS-JAN WALHOF	4 ^e	3 ^e	4 ^e
5. 4	PORSCHE 911 S TARGA	RENE NUBOER	2 ^e	10 ^e	8 ^e
6. 17	FORD MUSTANG	JACK PANSTERS	7 ^e	4 ^e	6 ^e
7. 20	PORSCHE 911	GEORGE BANKEN	10 ^e	5 ^e	7 ^e
8. 3	MERCEDES BENZ 190 SL	REGINE SIERS	6 ^e	8 ^e	7 ^e
9. 18	FORD MUSTANG	JACK PANSTERS	9 ^e	6 ^e	10 ^e
10. 1	MERCEDES BENZ 280 SL	EDITH WALHOF	8 ^e	9 ^e	9 ^e
CLASSIC BASIC					
1. 56	PORSCHE 911 TARGA	COEN HAGEDOORN	3 ^e	1 ^e	3 ^e
2. 51	MSB 1800 CABRIO	GUS JANSSEN	2 ^e	2 ^e	4 ^e

Totaal klassement

Wordt gebaseerd op
dagklassementen;
niet op de punten!

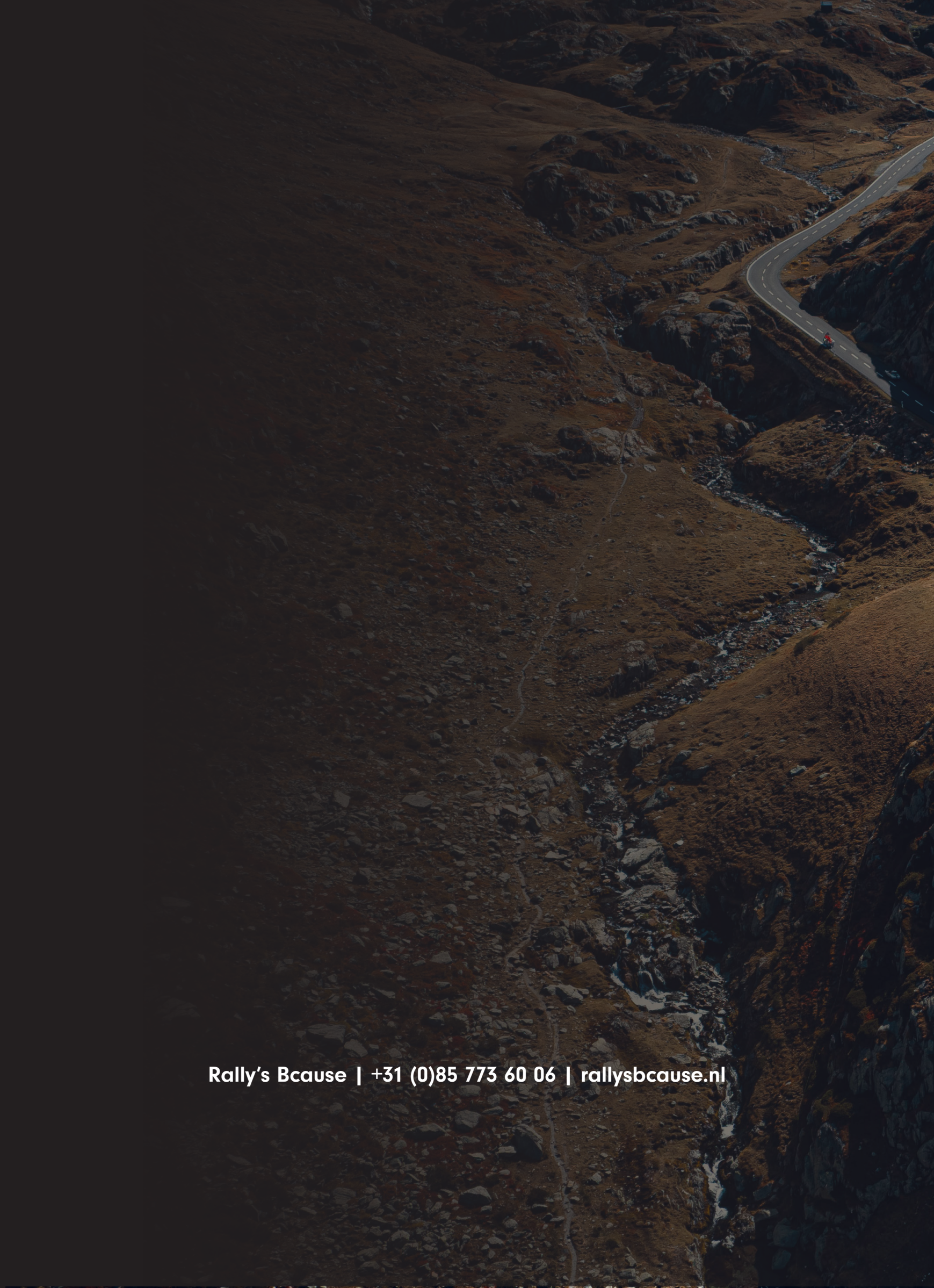
BIJLAGE 5 Strafpunten voor teveel geschreven controles

Op een voorbeeldtraject is het aantal te behalen juiste controles: 10 (in juiste volgorde). Hieronder staan enkele scoreberekeningen op basis van mogelijke verschillende uitkomsten op dit voorbeeldtraject.

- Reeks van 10 goed geschreven = 10 t.o.v. 10. Geen fout genoteerde controles.
Uiteindelijk is de score: 10 geldende controles (maximale score).
- Reeks van 10 goed geschreven + 1 fout geschreven = 11 t.o.v. 10. Door het schrijven van 1 foute controle, gaat de totale score met 1 over het aantal te behalen juiste controles heen. Dit aantal wordt van het aantal goed geschreven controles afgehaald.
Uiteindelijk is de score: 10 (juist geschreven) - 1 (teveel) = 9 geldende controles.
- Reeks van 8 goed geschreven = 8 t.o.v. 10. Geen fout genoteerde controles.
Uiteindelijk is de score: 8 geldende controles.
- Reeks van 8 goed geschreven + 2 fout geschreven = 10 t.o.v. 10. Van deze 10 zijn er 2 foute controles geschreven, maar het aantal juist te behalen controles is hierdoor niet overschreden. Er vindt geen puntenvermindering plaats.
Uiteindelijk is de score: 8 geldende controles.
- Reeks van 8 goed geschreven + 4 fout geschreven = 12 t.o.v. 10. Van deze 12 zijn er 4 foute controles geschreven, waarvan er 2 het aantal juist te behalen controles overschrijden.
Uiteindelijk is de score: 8 (juist geschreven) - 2 (teveel) = 6 geldende controles.
- Reeks van 8 goed geschreven + 6 fout geschreven = 14 t.o.v. 10. Van deze 14 zijn er 6 foute controles geschreven, waarvan er 4 het aantal juist te behalen controles overschrijden. Maar, de puntenvermindering door teveel geschreven controles per traject gaat tot een maximum van 3.
Uiteindelijk is de score: 8 (juist geschreven) - 3 (max. teveel) = 5 geldende controles.

BIJLAGE 5.1 Expliciete foutcontroles in combinatie met teveel geschreven controles

- Reeks van 8 goed geschreven + 1 expliciete foutcontrole = 9 t.o.v. 10. Van deze 9 is er 1 expliciete foutcontrole geschreven. Het aantal juist te behalen controles is hierdoor niet overschreden, maar omdat een expliciete foutcontrole geldt als aparte straf, wordt er wel bestraft.
Uiteindelijk is de score: 8 (juist geschreven) - 1 (expliciete foutcontrole) = 7 geldende controles.
- Reeks van 8 goed geschreven + 2 fout geschreven + 1 expliciete foutcontrole = 11 t.o.v. 10. Van deze 11 zijn er 2 foute controles geschreven en 1 expliciete foutcontrole. Omdat expliciete foutcontroles niet meetellen voor het totale aantal behaalde controles, wordt het aantal juist te behalen controles niet overschreden. Maar de aparte straf geldt wel.
Uiteindelijk is de score: 8 (juist geschreven) - 1 (expliciete foutcontrole) = 7 geldende controles.
- Reeks van 8 goed geschreven + 6 fout geschreven + 1 expliciete foutcontrole = 15 t.o.v. 10. Van deze 15 zijn er 6 foute controles geschreven en 1 expliciete foutcontrole. Van de 6 foute controles (de expliciete foutcontrole telt niet mee) overschrijden er 4 het aantal juist te behalen controles. Maar, de puntenvermindering per traject gaat tot een maximum van 3. Echter, telt de aparte straf voor een expliciete foutcontrole wel door.
Uiteindelijk is de score: 8 (juist geschreven) - 3 (max. teveel) - 1 (expliciete foutcontrole) = 4 geldende controles.

An aerial photograph of a rugged, mountainous landscape. A winding asphalt road with white dashed lines curves through the terrain. A small red car is visible on the road. The landscape is characterized by steep, rocky slopes and a dry, rocky stream bed. The overall tone is dark and dramatic.

Rally's Bcause | +31 (0)85 773 60 06 | rallysbcause.nl