

09.01 Definitie

De Belgische Motorrijdersbond (BMB) richt een Belgisch Kampioenschap wegrally in voor motorfietsen bestaande uit alle wedstrijden van dit type ingeschreven op de BMB kalender. Voor het lopende jaar moet deze minstens twee maanden voor de organisatiedatum zijn ingeschreven. De wedstrijden moeten aan de criteria voldoen gedefinieerd in huidig reglement.

Een rally is een sportwedstrijd betwist op wegen toegankelijk voor het verkeer, of verboden voor het verkeer, of nog op permanente of semi-permanente snelheidsomlopen waarbij de deelnemers worden gerangschikt op basis van de regelmaat en/of de snelheid en/of de endurance (uithouding).

Een rally bestaat uit een unieke reisroute dewelke altijd dient te worden gevolgd door alle voertuigen, of meerdere reisroutes die op een zelfde verzamelpunt, op voorhand vastgelegd, uitmonden. Het parkoers kan een of meerdere speciale proeven bevatten alsook verbindingsectors. Er kunnen een of meerdere verzamelpunten voorkomen alsook een of meerdere bijstand/assistentie zones.

De reisweg wordt aan deelnemers meegedeeld a.h.v. een 'roadbook' op papier dewelke het traject beschrijft ofwel onder schematische vorm, ofwel onder de vorm van een reisroute te volgen op een kaart, ofwel onder de vorm van een kaart.

De organisator kan daarenboven het parkoers meedelen onder de vorm van een elektronisch bestand.

- De regelmatigheid rangschikt de deelnemers in de verbindingritten dewelke worden verreden op wegen toegankelijk voor het verkeer.
- De snelheid rangschikt de deelnemers in de speciale proeven betwist op wegen verboden voor het verkeer of op permanente of semi-permanente snelheidsomlopen
- De endurance rangschikt de deelnemers in de bijzondere proeven uitsluitend betwist op permanente of semi-permanente snelheidsomlopen onder de vorm van wedstrijden met gegroepeerde start met een minimum duur van 1 uur.

09.02 Formaat van de wedstrijden

Een wedstrijd duidt het geheel van proeven aan waaruit eenzelfde rally is samengesteld. Een wedstrijd bevat minstens 1 proef die in het totaal minimum 50 km beslaat.

Een proef bestaat deels uit een wedstrijd die kan worden samengesteld uit een of meerdere lussen en verplicht een verbindingssrit bevat tijdens dewelke uurcontroles, facultatieve doortochtcontroles en eventuele onverwachte controles worden uitgevoerd. Een etappe verloopt over 1 dag.

Op het parkoers van de verbindingritten kunnen controles met radarsysteem worden voorzien.

Elke proef of lus van een proef/etappe moet verplicht beginnen en eindigen met een uurcontrole, en het parkoers van de verbindingssrit moet minimum een selectieve sector bevatten van een van de volgende types:

- Tijdsproef ;
- Een speciale proef op de openbare weg ;
- Een speciale proef op circuit ;
- Een speciale endurance proef op circuit

09.02.01 Het parkoers van de verbindingritten

De verbindingritten moeten worden voorzien tussen twee uurcontroles en hebben tot doel de rijders toe te laten om zich van een punt van het parkoers naar een ander te begeven of een verzamelpunt of bijstand/assistentie zone te bereiken.

De verbindingritten kunnen dus een keer worden doorlopen (een lus) of meerdere keren (meerdere lussen, maximum vier in dezelfde proef/etappe).

Het parkoers kan geheim worden gehouden tot op het ogenblik van de start of gekend zijn en dus meegedeeld worden aan de deelnemers voor de start bij de bevestiging van de inschrijving. In deze hypothese zal het bijzonder reglement de regels opnemen inzake eventuele parkoers verkenningen die de deelnemers mogen uitvoeren.

Ze worden onderbroken door controles die tot doel hebben het strikt respecteren van de reisroute en de gemiddelde opgelegde snelheid na te gaan.

Voor het vastleggen van de timing, zal de gemiddelde maximale snelheid op het parkoers van de verbindingsritten maximum 50 à 70 km/uur per sector mogen bedragen en niet meer dan 50 km/uur over de ganse duur van de verbindingsritten van een wedstrijdetape. In elk geval zal de wegcode moeten worden gerespecteerd tijdens de verbindingsritten. De organisator moet eveneens rekening houden met de doortochten in functie van de dichtheid van het gewone wegverkeer en obstakels (werken, verkeerslichten,...) om de opgelegde gemiddelde tijd vast te leggen.

In geen geval mag de tijd, behaald tijdens een verbindingsrit, rechtstreeks of onrechtstreeks in rekening worden gebracht ten titel van bonificatie voor het klassement van de piloten. Echter, elke vertraging die wordt vastgesteld op een uurcontrole (UC) op het einde van een verbindingsrit ten opzichte van de toegekende tijd moet een straf tot gevolg hebben. Elke te late aankomst bij een UC zal dus worden bestraft, echter elke vervroegde aankomst bij het aankomst park kan niet worden bestraft indien dit wordt opgenomen in het bijzonder reglement.

Echter, de organisatoren moeten, om veiligheidsredenen, de parkoerstijd verlengen bij de doortocht doorheen woongebieden. (zie hierboven)

In het 'roadbook' moeten de organisatoren de plaatsing aanduiden van alle uurcontroles, de verzamelpunten voor bijstand/assistentie en de tankstations. Zij kunnen zelf kiezen om de inplanting van de doortochtcontroles al dan niet geheel of gedeeltelijk aan te duiden.

Op het rondblad dat aan elke piloot door de organisatoren wordt overhandigd, moet de plaatsing van de uurcontroles « UC », de gedeeltelijke afstanden en de tijd toegekend tussen elke uurcontrole worden aangeduid. De doortochtcontroles "DC" kunnen geheim worden gehouden.

De UC worden aangegeven met een geel bord geplaatst op minimum 25 meter voor de controle en een rood bord geplaatst ter hoogte van de controle. 25 m na de controle dient een beige bord met 3 strepen worden geplaatst. Tijdens een UC op een plaats voor bijstand worden de 25 m herleid tot 5 m.

De start wordt individueel gegeven, minuut per minuut.

09.02.02.. **Tijdsproef**

De proeven op basis van tijd vinden plaats op de openbare weg toegankelijk voor het verkeer, gedurende de verbindingsrit aan een gemiddelde snelheid van 50km/uur maximum. De reisroute bedraagt minstens 5 kilometer.

De start van de 'tijdsproef' wordt individueel gegeven, vanaf het uitrijden van de uurcontrole « UC » uitgerust met een bord « INGANG TIJDSPROEF », de uitgang zal geheim worden gehouden.

De ingang en de uitgang van de tijdsproef kunnen ook geheim worden gehouden maar steeds verplicht tussen twee uurcontroles « UC » ;

De straffen zullen worden berekend zowel voor de piloten die te vroeg zijn als deze die te laat aankomen. Het opnemen van de starttijd alsook deze op het einde van de proef zal worden gedaan d.m.v. cellen of een ander middel van tijdopname.

Een zone non-stop van maximum 100 meter gelegen op het einde van de proef en aangeduid met het bord "EINDE TIJDSPROEF VERBODEN TE STOPPEN over 100 meter", verbiedt de piloten elke stop op straffe van sancties.

09.02.03 **Speciale proef op de openbare weg**

De speciale proeven zijn snelheidswedstrijden op basis van tijd die deels op de openbare weg of volledig op privé terrein worden verreden. De aankomst wordt beoordeeld a.h.v. cellen van de tijdopname of elk ander middel.

Deze proeven kunnen zowel overdag als 's nachts plaatsvinden.

De speciale proeven kunnen enkel worden betwist op wegen waar het verkeer voorafgaandelijk werd verboden door een gemeentelijk besluit. Dit verbod zal moeten worden aangegeven door conforme signalisatie en de opstelling van hekkens die gedurende de ganse duur van de speciale proef door controleurs worden bewaakt.

Kenmerken en installatie van de speciale proeven :

- Zij moeten een lengte hebben van meer dan 1,0 km;
- Zij mogen geen tunnel bevatten. Een brug over een autoweg, autosnelweg of spoorweg wordt niet als tunnel beschouwd.
- Zij moeten beschikken over een plaats voor de start en voor de aankomst zonder gevaar voor de piloten, de verantwoordelijke officials voor de speciale proef en de tijdopnemers;
- Aan de aankomst moeten uitloopstroken aan de tijdopnemers toelaten om hun metingen te kunnen verrichten in alle veiligheid;
- Voor de erg scherpe bochten dienen waarschuwborden worden geplaatst;

- Minimale beschermingen moeten worden geplaatst op de obstakels die een manifest gevaar kunnen betekenen voor de rijders;
- Absorberende producten zullen ter beschikking van de Pistecommissarissen worden gesteld voor het geval van brandstof- of olieoverlies
- Radio's die onafhankelijk werken van het algemeen netwerk van de wedstrijd moeten worden voorzien om op elk ogenblik de pistecommissarissen toe te laten met de verantwoordelijke van de speciale proef te communiceren;

Elke speciale proef zal worden voorafgegaan en gevolgd door een uurcontrole.

- De deelnemers blijven in volgorde van pointering bij de UC en wachten op het afroepen van hun nummer om de start van de speciale proef op de openbare weg te nemen.
- De start zal worden gegeven met stilstaande machine, elke vervroegde start zal worden bestraft.
- In geen geval zal er een tweede start mogen worden gegeven in de loop van een speciale proef
- de aankomst van de speciale tijdsproef wordt aangegeven door een geel bord geplaatst op 100 meter voor de aankomst en door een rood geblokt bord dewelke exact het punt aangeeft waar de tijd wordt opgenomen. Een punt 'Stop' wordt geplaatst op ongeveer 300 m na het rode bord om de volgorde van de doortochten van de deelnemers na te kijken.

De rijders die de start nemen van een speciale proef (openbare weg of circuit) en die de aankomstlijn niet overschrijden zullen worden bestraft door het in mindering brengen van hun slechtste scratch tijd vermeerderd met 5%.

Borden en procedure voor een tijdsproef:

1. Pré-signalisatie van de UC : bord geel horloge
2. 25 m verder dan de UC : bord rood horloge, de deelnemers kunnen slechts de (1) verlaten binnen de minuut van hun pointering aan de uurcontrole. Ze zullen worden gepointeerd op hun toegekende uur vanaf het ogenblik dat ze de zone binnenrijden (behalve in geval van vertraging of vervroegde aankomst in de zone)
3. tussen 10 en 100 m verder : rood bord vlag (START) pointering op effectieve startuur
4. - 25 m na de UC : beige bord met drie lijnen = einde zone
 - 100 m voor de aankomst (FF= flying finish) : geel bord geblokt
 - FF: lijn op de grond en rood bord geblokt
 - Tussen 100 & 300 m verder (= versnelling): rood bord STOP ; inschrijving van de tijd
 - 25 m verder beige bord met drie lijnen = einde zone

09.02.04.. **Speciale proef op circuit**

De gechronometreerde speciale proeven kunnen enkel plaatsvinden op circuits die door de BMB werkgroep snelheid werden gehomologeerd.

De wedstrijden zullen plaatsvinden buiten elke andere manifestatie op deze plaats.

De wedstrijd op circuit wordt betwist per categorie van machine. Echter, de organisatoren hebben de mogelijkheid om meerdere categorieën van machines te laten rijden op voorwaarde dat enkel de solo machines deelnemen, uitgezonderd de motorfietsen van minder dan 125cc, de zijspannen en de quads.

De schikkingen van de startopstelling en de capaciteit van de omloop van de diverse categorieën moeten conform zijn aan de regels voorzien in de homologatie.

De schikkingen inzake veiligheid op de snelheidsomlopen en de startprocedure, het inrijden van de stands alsook het oprijden van de piste zijn deze voorzien voor BMB sprintwedstrijden.

Hetzelfde geldt voor de medische hulpdiensten en het materiaal voor het transport van gekwetsten dat moet voorzien zijn zoals bepaald in het homologatieverslag.

De tijdopname zal worden gedaan zoals voor de snelheidswedstrijden op basis van een aantal af te leggen ronden, per circuit, vermeld in het bijzonder reglement. Enkel een variëteit voor de piloten die niet het volledig aantal ronden hebben afgelegd en voor een logisch klassement. Het zal noodzakelijk zijn om de regel van drie toe te passen om hetzelfde aantal ronden dan de beste rijders te hebben. De toe te passen formule is van het volgende type:

$$\frac{\text{Tijd van de te laat zijnde rijder} \times \text{Aantal ronden van de beste rijder}}{\text{Aantal ronden afgelegd door de te laat zijnde rijder}} = \text{Eindtijd van de te laat zijnde rijder}$$

Dus een rijder die de aankomstlijn heeft overschreden en die een aantal ronden minder dan deze van de winnaar heeft afgelegd, zal een fictieve tijd in mindering worden gebracht bekomen door de regel van drie tussen het aantal afgelegde ronden en het aantal behaald door de winnaar.

Voorbeeld

De rijder A legt de tien voorziene ronden af in 14' 30", de rijder B wordt de geblokte vlag getoond na 9 ronden te hebben afgelegd in 15' (900s). Er zal hem dus de volgende tijd worden afgehouden: $900 / 9 \times 10 = 1000$ hetzij 16' 40".

In het geval van een stopzetting van de wedstrijd in een selectie zone, zal de jury beslissen of de wedstrijd wordt geannuleerd of een tijd toe te passen voor alle rijders die de wedstrijd niet hebben verreden. De tijd zal worden gekozen binnen de 4 laatst normaal gerealiseerde tijden in elke betrokken klasse.

Er dient een tijd en park voor bijstand/assistentie te worden voorzien bij de uitrit van het circuit opdat de machines de weg kunnen oprijden conform de schikkingen van de Wegcode en na eventuele controle door een technische afgevaardigde.

De rijders bieden zich bij de pré-grid aan waar de verantwoordelijke hen hun plaats op de startgrid toont.

Zij zullen een verkenningsronde afleggen en nadien een opwarmingsronde alvorens te starten voor de wedstrijd van ongeveer 20 km.

De start wordt van op de grid gegeven met motor in werking en via de nationale vlag die wordt geheven of via het uitdoven van het rode licht.

09.02.05 **Speciale Endurance proef op circuit**

De schikkingen van toepassing op de speciale proeven op circuit zijn van toepassing uitgezonderd de duur van de wedstrijd dewelke minimum 1 uur en maximum 3 uur bedraagt.

De regels voorzien voor het tanken tijdens endurance wedstrijden op circuit zijn niet van toepassing.

09.03 **Categorieën, titels**

Een titel van Belgisch Kampioen zal worden toegekend, alle categorieën gemengd, op basis van het 'scratch' klassement alsook in de volgende categorieën en klassen:

01. Motos solos Open (Minimale cilinderinhoud van 250cc)
02. Scooters (Maximale cilinderinhoud van 125cc – vrije overbrenging)
03. Classic (solo motorfietsen gehomologeerd voor 31/12/1981 en na 01/01/1948)
04. Zijspannen

De titel van Belgisch Kampioen wordt enkel toegekend indien er minstens 3 wedstrijden voor het algemeen klassement worden hernomen en indien er minstens 5 rijders opgenomen zijn. In het andere geval zal een titel van beste rijder worden toegekend.

Deze diverse kampioenschappen zijn open kampioenschappen waaraan dus rijders houder van een vergunning afgeleverd door een door de UEM of FIM erkende FMN kunnen deelnemen.

09.04. **Klassement**

Op elke wedstrijd zal een « Scratch » klassement en een klassement per klasse worden opgemaakt.

Enkel de houders van een BMB jaarvergunning 'wegrally' of houders van een vergunning en starttoelating afgeleverd door een FMN erkend door de UEM of de FIM voor het lopende jaar en geldig voor wegrally's.

Op basis van deze klassementen zal het puntenbarema, voorzien in artikel 12.07 worden toegekend.

Voor de zijspannen zullen enkel de piloten punten bekomen voor het klassement van het kampioenschap. De passagier die zal worden beloond is deze die het meeste aantal wedstrijden heeft deelgenomen op voorwaarde dat hij in het bezit is van een jaarvergunning.

In geval van ex aequo in het klassement van een kampioenschap, zal de verdeling worden uitgevoerd in het voordeel van de piloot die :

1. het meest aantal punten in het hoogste aantal wedstrijden heeft behaald

2. op basis van de beste uitslagen per wedstrijd (meest aantal 1^{ste}, 2^{de} plaatsen,...)
3. op basis van de beste punten tijdens de laatste reeks

09.05. – Route documenten

De reisroutes kunnen worden uitgestippeld op basis van topografische kaarten of commerciële merkenkaarten. Echter om elke betwisting te vermijden, zal de organisator in zijn bijzonder reglement het type kaart dat werd gebruikt moeten vermelden. Enkel de aanduidingen op het rondbladd en de beprijling worden als geldig beschouwd. De kilometerafstanden moeten als exact worden beschouwd.

De organisator zal verplicht de reisroute in de vorm van pijlen (road book) of kaart leveren.

De organisator heeft de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden die hij zelf bepaalt, het parkoers aan de rijders aan te bieden in vorm van een elektronisch bestand bruikbaar met een "Tripy".

Een beprijling zal kunnen worden voorzien door de organisator.

In geval van tegenstrijdigheid tussen de pijlen of de kaart en beprijling, zal de papieren beprijling of het elektronisch bestand voorrang hebben.

De aangeduide reisroute is verplicht. Er zal geen enkele klacht worden toegestaan betreffende een fout in het parkoers.

In het geval van verlies van het reisboekje, minimum 600 strafpunten en vernieuwing van het boekje mits een boete bepaald door de organisator.

09.06. - Bepijling

De beprijling is facultatief en wordt overgelaten aan de vrije keuze van de organisator.

09.07– Koersnummers – nummerplaten

De koersnummers worden door de organisator bepaald en meegedeeld aan de deelnemers na afsluiting van de inschrijvingen. Indien de aan de BMB jaarvergunninghouders toegekende koersnummers verschillen van hun vergunningnummer, is het aan de organisator om op zijn kosten deze nummers aan te leveren. Deze precisering dient te worden opgenomen in het Bijzonder Reglement van de wedstrijd.

De vergunninghouders die deelnemen aan een wedstrijd met een vergunning « 1 manifestatie' zullen een nummer door de organisator krijgen toegekend.

De machines moeten drie genummerde platen hebben, een vooraan bevestigd, de twee anderen aan elke kant van het achterwiel.

Welke de wijze van markering van de nummers ook zij, de piloot is verantwoordelijk voor hun leesbaarheid.

Zij moeten een WITTE achtergrond kleur en ZWARTE cijfers bevatten.

De plaat heeft een ovale vorm met volgende minimale afmetingen: 200 X 300 mm

De cijfers moeten volgende minimale afmetingen hebben :

- Hoogte : 120 mm 5/14
- Lengte : 60 mm
- Dikte van de lijnen : 20 mm
- Ruimte tussen de cijfers : 20 mm

De platen moeten op een zichtbare en makkelijk leesbare wijze de aanduiding van de wedstrijd bevatten aan dewelke het voertuig deelneemt. Ze moeten volledig leesbaar zijn en niet minder dan 60 ° gedraaid.

De randen van de platen alsook het bevestigingssysteem mogen niet scherp zijn.

Het bijzonder reglement preciseert of de nummerplaten worden geleverd door de organisator of dat deze door de deelnemer moeten worden aangemaakt.

09.08. Inschrijvingsgeld – Prijzenbarema

Een inschrijvingsgeld kan door de organisator worden gevraagd.

Geen enkel prijzenbarema wordt aan de organisator opgelegd die vrij is om er al dan niet een te voorzien in natura of andere vorm.

09.09. - Machines

De toegelaten motorfietsen moeten zijn ingeschreven en conform aan de Wegcode van het land van hun inschrijving.

Indien een wedstrijd een of meerdere speciale proeven op circuit bevat, moeten de deelnemende moto's tevens voldoen aan de technische voorschriften voorzien in huidig BMB reglement snelheid voor wedstrijden op circuit.

De organisatie zal alle nodige schikkingen treffen om een maximum respect voor de regels inzake milieubescherming te garanderen (brandstof ; bescherming bodem, reiniging, ter beschikking stellen container, enz.)

Slechts één en dezelfde machine zal mogen worden gebruikt gedurende de ganse wedstrijd.

09.10.- Gesloten park

De voertuigen worden in het gesloten park beschouwd vanaf hun aankomst in de startzone, het verzamelpunt of aankomstpark tot aan hun vertrek hieruit.

Tijdens het gesloten park is het verboden, op straffe van uitsluiting, om over te gaan tot herstellingen of tanken.

De toegang tot de gesloten parken is voor elke persoon verboden behalve het personeel dat hiertoe werd aangesteld en dat duidelijk kan worden geïdentificeerd, de afgevaardigden en/of technische en sportieve commissarissen, de koersdirectie en wedstrijdleiding.

De voertuigen moeten zich maximum 3 uur voor de effectieve start in de startzone bevinden en minimum een half uur voor de start van de eerste deelnemer

De start vanuit het aankomstpark kan slechts ten vroegste worden uitgevoerd nadat de termijn voor het indienen van klachten is verstreken en mits toelating van de koersdirecteur.

De verzamelpunten worden gebruikt om de voertuigen te verzamelen in geval van vertraging van de wedstrijd. In geval van vertraging, kunnen de deelnemers worden verplicht om onmiddellijk opnieuw te vertrekken. Echter, er dient een minimum van 2' worden voorzien om het toe te laten het park te verlaten.

Elke andere schikking kan worden voorzien in het Bijzonder Reglement indien deze de huidige reglementering niet tegenspreekt.

09.11.PARK VOOR BIJSTAND/ASSISTENTIE

De deelnemers zullen de mogelijkheid hebben om er te tanken (brandstof, olie,...) en om hun motorfiets na te kijken zonder straf tijd opgelegd te krijgen.

Daarenboven zullen voor het tanken (brandstof en olie), plaatsen kunnen worden aangegeven in het bijzonder reglement met tevens de betalingsmogelijkheden. De organisator zal de nodige tijd berekenen en deze voorzien in zijn timing. Een tankzone zal eveneens kunnen worden voorzien door de organisator. Deze zone zal dan moeten worden bewaakt door commissarissen voorzien van een brandblusapparaat of aangepast materiaal in geval van een noodsituatie. Desgevallend kan een tankplaats worden voorzien in het park voor bijstand/assistentie.

Alle operaties van nazicht van de machines dienen te gebeuren in het park voor bijstand/assistentie waarvan de plaatsing en de tijd voorbehouden aan deze operaties, aangegeven worden op het rondblad.

Een park voor bijstand/assistentie wordt beheerd voor eenzelfde systeem van borden als deze in het verzamelpunt.

De toegekende tijd op het rondblad voor deze assistentie kan niet worden veranderd. De deelnemer zal het park voor bijstand/assistentie verlaten na zijn tijd van binnenkomst vermeerderd met de tijd voor assistentie opgenomen op het rondblad. Indien hij later vertrekt zal hij worden bestraft.

Elke assistentie zal worden verboden:

- binnen het gesloten park

- op de speciale proeven
- op het parkoers afgelegd volgens het regime van het gesloten park
- tussen het gesloten park en het vertrek van de proef, startzone
- tussen de UC en het vertrek van de speciale proeven op de weg
- tussen de UC en het vertrek van de speciale proef op circuit (pre-grid)
- op een UC tussen het gele en rode bord van de UC
- op een UC tussen de gele en rode bordes van de CP/doortochtcontroles
- op het parkoers van een nachtelijke proef behalve op de punten voorzien door de organisator

09.12.START

De start van elke proef/etappe zal individueel minuut per minuut worden gegeven in oplopende volgorde van de nummers.

De Koersdirecteur zal deze volgorde kunnen wijzigen, meer bepaald voor de speciale proeven op circuit waar de start per categorie kan worden voorzien.

Het startuur van elke proef/etappe dient te worden gerespecteerd. Elke rijder zal worden bestraft vanaf de eerste minuut achterstand. In geval van meer dan 30 minuten achterstand zal de rijder buiten wedstrijd worden gesteld.

09.13.UURCONTROLES

De uurcontrole (UC) wordt geplaatst door de organisator op de plaats exact aangegeven in het "road book". Deze wordt verzekerd door een Commissaris en een adjunct. Zij duiden hun controle aan d.m.v. een geel reflecterend bord geplaatst op ongeveer 25 meter voor de controle en een rode vlag geplaatst ter hoogte van de controle tafel, uitgezonderd indien anders vermeld in het bijzonder reglement. Zij beschikken over een afgeschermd tafel alsook 'timestamps' of elk ander technisch registratiemiddel. Zij moeten de pointering van het uur door de rijder laten uitvoeren en de doortocht noteren op een controleblad dewelke zo spoedig mogelijk aan de koersdirectie zal worden overgemaakt.

Indien de machine niet meer werkt of voor elk ander probleem, zal de commissaris handmatig het werkelijke uur van pointering van de rijders op hun rondblad opschrijven alsook op het controleblad van de UC. Hij zal de koersdirecteur hiervan op de hoogte brengen.

De rijders die te vroeg aankwamen, zullen in de zone voor het gele bord, ter hoogte van het rode bord, moeten blijven met hun machine. Zij moeten pointeren volgens hun route boekje. Ze mogen echter te voet tot aan de controletafel gaan om het uur te controleren. De motoren dienen in de zone tussen de 2 bordes te worden uitgeschakeld. De voorsprong of de vertraging op eender welke UC (gesloten park, verzamelpunt, bijstand/assistentie) zal worden bestraft per minuut voorsprong of vertraging. De sanctie zal worden verdubbeld voor de voorsprong ten aanzien van de vertraging.

Elke deelnemer zal in een zone maximum binnen de 15 minuten moeten pointeren na zijn theoretisch toegekend uur; minimaal 30 minuten tijdens een proef/etappe, of tijdens een wedstrijd van meer dan 1 dag. Buiten deze tijdslimieten zal elke rijder uit de wedstrijd worden gezet.

Voor alle duidelijkheid, een zone is een parkoers afgelegd tussen de 2 parken – verzamelpunten of bijstand/assistentie.

De uurcontroles zullen worden opgeheven na de doortocht van het voertuig dewelke de wedstrijd afsluit.

09.14.DOORTOCHTCONTROLES

De doortochtcontroles (CP) worden geplaatst door de organisator, al dan niet vermeld in het road book. Deze wordt verzekerd door een Commissaris en een adjunct. Zij duiden hun controle aan d.m.v. een geel bord met een reflecterend tampon geplaatst 25 meter voor de controle en een rood bord met tampon geplaatst ter hoogte van de controletafel ; een beige bord met drie lijnen wordt geplaatst op 25 meter na de controle om het einde van de zone aan te duiden. Zij beschikken over een afgeschermd tafel alsook specifiek registratiemiddel (stempel, handtekening, kleurpotlood of gaatjesknipper). Zij voeren de pointering uit in het route boekje van de rijder en noteren de doortocht op een controleblad dewelke zo spoedig mogelijk aan de koersdirectie zal worden overgemaakt.

Het aantal controles is niet beperkend.

De controle kan geheim worden gehouden.

09.15.ONVOORZIENE CONTROLES

Conform het bijzonder reglement van de wedstrijd.

09.16. SANCTIES

In elk bijzonder reglement moet een tabel met sancties worden opgenomen dewelke verplicht deze voorzien voor inbreuken op de wegcode en deze voorzien in huidig reglement moeten bevatten.

09.17. TIJDOPNAME

De tijdwaarnemers van de wedstrijden worden belast om alle geregistreerde tijden en alle klassementen voorzien in het bijzonder reglement van een wedstrijd, aan te leveren, meer bepaald de Scratch klassementen en deze per klasse van de rijders die deelnemen aan het Belgisch Kampioenschap.

Tijdens elke wedstrijd waar de tijdopname wordt gedaan a.h.v. een elektronisch systeem, zullen de deelnemers een transponder bekomen dewelke ze op het einde van de manifestatie moeten terug bezorgen. Het huurbedrag per wedstrijd en de af te geven waarborg, dewelke aan de rijders zal worden teruggegeven in ruil voor de transponder, moet worden opgenomen in het bijzonder reglement van elke wedstrijd.

Deze transponder blijft de volledige verantwoordelijkheid van de deelnemer tot aan de teruggave.

In het geval dat transponders worden gebruikt, zal het systeem op elke uurcontrole een zelfklevend etiket moeten generen te voorzien op het route boekje van de rijder waarbij ondermeer het nummer van de deelnemer, het nummer van de controle en de tijd van pointering wordt vermeld.

09.18. UITZONDERLIJKE MAATREGELEN

Indien, omwille van overmacht, een zone onuitvoerbaar wordt, kan de Koersdirecteur het parkoers neutraliseren op voorwaarde dat de wijzigingen alle rijders betreffen.

Indien een neutralisatie van tijd nodig blijkt, zal de koersdirecteur of een aanwezige official de duur ervan aanduiden op het rondblad.

Indien een controle slecht werd geplaatst ten opzichte van het wedstrijdplan, kan de koersdirecteur deze controle neutraliseren.

In geval van een lus, indien een controle opnieuw wordt geplaatst of gewijzigd, moeten de rijders hiervan op de hoogte worden gesteld.

Om organisatieredenen of andere (onweer,...), kan een verzamelpunt worden georganiseerd onder leiding van de koersdirecteur.