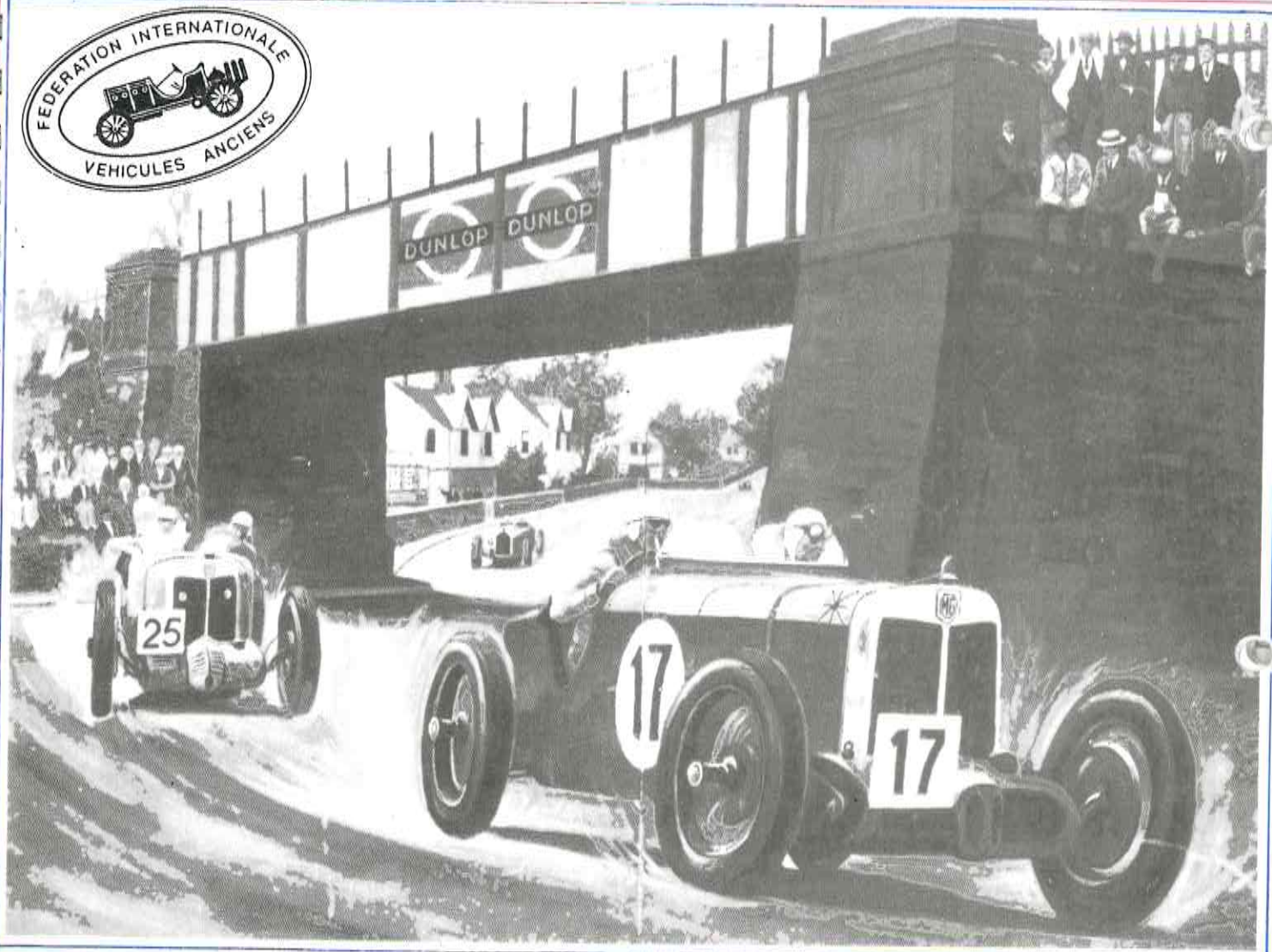


19 *Classic* 94

SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN



REGLEMENT / REGULATION

De Scheveningse Boulevard

een golf
van

ontspanning



CLASSIC SCHEVENINGEN - LUXEMBURG - SCHEVENINGEN

Wedstrijdsecretariaat Classic S.L.S.

**Postbus 2092
2400 CB Alphen a/d Rijn
Nederland**

Telefonische informatie:

Harold Edinga: 01720-21068 (na 18.00 uur)

(fax: 01720-36887)

Fred Spaaij: 01720-36336 (na 18.00 uur)

Jan Brouwer, wedstrijdsecr.: 02155-31012 (na 18.00 uur)

Belgisch contactadres:

Slachthuisplein 1b

3400 Landen

België

tel. 011-831207

fax. 011-831418

Secretariaat Bestuur Stichting Classic S.L.S.

Gevers Deynootweg 1134,

2586 BX Scheveningen

Nederland

tel. 070-3542402

fax. 070-3554953

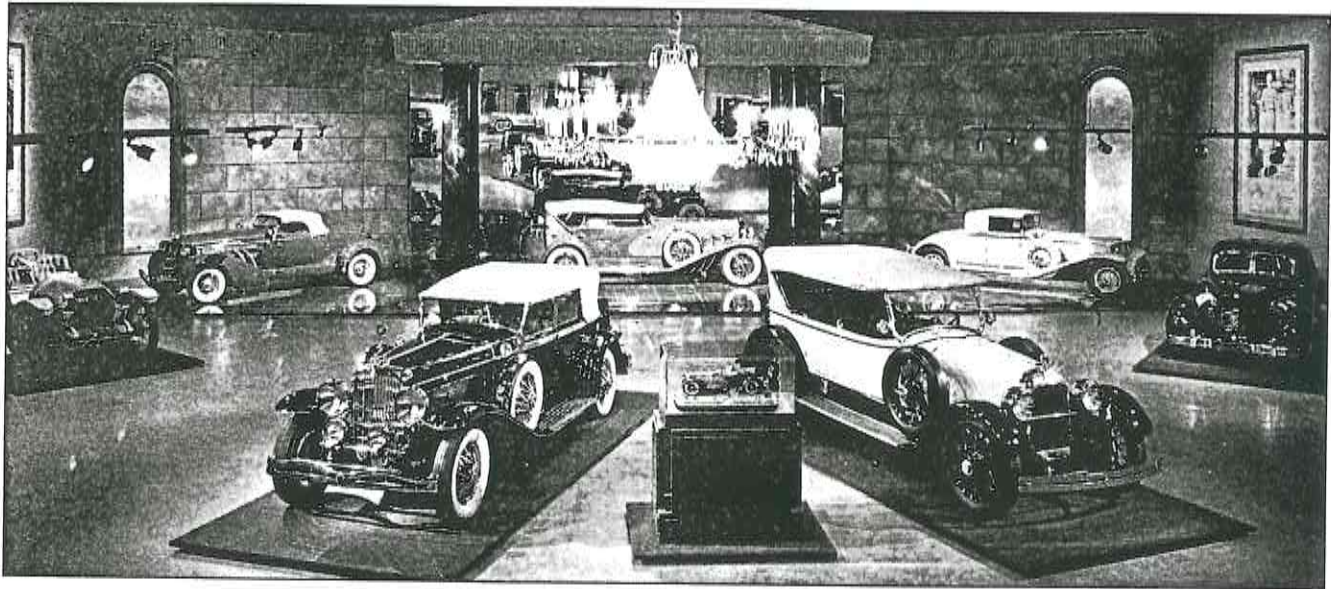
**CLASSIC
SCHEVENINGEN
LUXEMBURG
SCHEVENINGEN
1994**

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Voorwoord	4
I Programma	5
II Organisatie	6
Art. 1 Organisatie	6
III Algemene bepalingen	8
Art. 2 Kampioenschappen	8
Art. 3 Beschrijving	8
Art. 4 Toe te laten auto's	8
Art. 5 Toe te laten deelnemers	9
Art. 6 Inschrijfformulier - inschrijving	9
Art. 7 Inschrijfgeld - verzekering	10
Art. 8 Wijziging van het reglement - bulletins	11
Art. 9 Toepassing en interpretatie van het reglement	11
IV Algemene verplichtingen	12
Art. 10 Equipages	12
Art. 11 Startvolgorde - rallyschilden - wedstrijdnummers	12
Art. 12 Tijdcontrolekaart	13
Art. 13 Verkeersregels - reparaties - serviceteams - verken	14
Art. 14 Reclame	15
IV Verloop van het evenement	16
Art. 15 Routeopdracht	16
Art. 16 Start van het evenement	17
Art. 17 Trajecten	17
Art. 18 Klassementsproeven	19
Art. 19 Hergroeperingscontroles - finish - uitvallen en herstarten - niet klassering	21
Art. 20 Parc Fermé	23
VI Keuring - straffen	24
Art. 21 Keuring voor de start en tijdens het evenement	24
Art. 22 Eindkeuring	25
Art. 23 Samenvatting straffen	25

VII	Protesten - klassementen - prijzen	25
	Art. 24 Protesten - beroepen	25
	Art. 25 Klassementen	26
	Art. 26 Prijzen - bekens	27
	Art. 27 Prijsuitreiking	27

Het Nationaal Automobiel Museum



Van de Dion-Bouton tot Spijker, van Bugatti tot Studebaker, een compleet beeld van de internationale autogeschiedenis komt tot leven in Het Nationaal Automobiel Museum in Raamsdonksveer. Een absolute must voor iedereen die van auto's houdt. Nooit wandelde u tussen zoveel unieke dat voor vier wielen ontworpen werd. Een indrukwekkende collectie die voortdurend aangepast,

vernieuwd en uitgebreid wordt. Kortom, een eldorado voor auto-liefhebbers. U moet er geweest zijn om over auto's mee te kunnen praten. Open van 9 april tot en met 31 oktober. Van 10 tot 17 uur. Op zon- en feestdagen van 11 tot 17 uur. Het Nationaal Automobiel Museum, Steurweg 8, 4941 VR Raamsdonksveer, 01621-85400. (Gelegen langs de A27 Gorinchem-Breda, afslag Geertruidenberg).

Landkaarten (met
km)

afstandsrollen

Stengere

afleesral / folie

Namen + nat / blag op auto

OP Auto

- mist/vent voor.
- mistachterlicht (wit)
- roedlicht
- full. harnas (2x)
- gewaarndichting
- anturiers

MULTI TANK CARD

reservedeelen:

- dynamo
- accu
- remblaas / remcilinder
- koppelingplaat
- puffer / bougie /
bougiekap
kotor / detail
bougie labels
- waterpomp
- V-SNOER
- Koeltoevoertof / ruife
ruife

II Organisatie

Art. 1 Organisatie

Art. 1.1 Definitie

De Stichting Classic S.L.S. organiseert op 26, 27 en 28 augustus 1994 de "Classic Scheveningen - Luxemburg - Scheveningen 1994".

Dit evenement is een **regelmatigheidsrit**, hierna sfeervol rally genoemd. Het eindklassement zal zijn gebaseerd op **rijvaardigheid, juiste rijtijd en het rijden van de juiste route**, een en ander zoals bedoeld in artikel 8.1.5. van de hierna te melden FIVA-rules. Het evenement staat open voor leden en niet-leden van bij de Federation Internationale des Vehicules Anciens (FIVA) aangesloten clubs, welke personen mogen deelnemen met **auto's die gebouwd zijn in de periode van 1 januari 1931 tot 31 december 1973**. Zowel Nederlanders als buitenlanders mogen deelnemen. **De gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 50 km/p.u.**

Er zijn **twee categorieën** deelnemers, te weten zij die deelnemen in de **sportklasse** en zij die deelnemen in de **tourklasse**. In beide klassen dient het **volledige parcours** van Scheveningen naar Luxemburg en terug, inclusief de **uitgezette klassementsproeven**, te worden afgelegd. Het verschil in de sport- en de tourklasse onderscheidt zich enerzijds in de **wijze waarop de informatie over de klassementsproeven wordt verstrekt** en anderzijds in de **wijze waarop de prestatie wordt beoordeeld**. Ook zij die nog nooit een soortgelijke rit hebben gereden kunnen zonder problemen in de tourklasse deelnemen aan dit evenement.

Het evenement bestaat uit een **dagronde**, gevolgd door een **dag-, nacht- en dagronde** en duurt derhalve drie dagen, **waarvan twee rijdagen**.

Door al deze karakteristieken, is dit evenement van het type FIVA C en wordt het dienovereenkomstig georganiseerd conform de reglementen van de Federation Internationale des Vehicules Anciens (FIVA) en voorts overeenkomstig dit reglement, alle bijlagen van dit reglement inbegrepen.

Art. 1.2 Stichtingsbestuur en organisatiecomité

Het stichtingsbestuur bestaat uit:

voorzitter	-	Ben Vermijs
secretaris	-	Kees Schraag
penningmeester	-	Hans van de Broek
lid	-	Harold Edinga
lid	-	Aart de Graaf
lid	-	Hans Nossent

Het organisatiecomité bestaat uit:

voorzitter	-	Harold Edinga
wedstrijdsecretaris	-	Jan Brouwer
lid	-	Etienne Carlens (B)
lid	-	Heleen van Haastert
lid	-	Ernst Kleijn
lid	-	Renate Kleijn
lid	-	Hans Nossent
lid	-	Kees Schraag
lid	-	Fred Spaaij
lid	-	Serge Stift

Art. 1.3 Wedstrijdsecretariaat

Het wedstrijdsecretariaat is gevestigd:

- tot 26 augustus 1994 en na 28 augustus 1994:
Postbus 2092,
2400 CB Alphen a/d Rijn
Nederland.
telefoon 01720-21068 of 02155-31012
telefax 01720-36887

- Op 26, 27 en 28 augustus 1994:
Rallyheadquarters (Europa Hotel)
Zwolsestraat 2
2587 VJ 's-Gravenhage
telefoon 070-3512651
telefax 070-3506473

Art. 1.4 Officiële publikatiebord

Officiële publikatieborden bevinden zich in Rallyheadquarters (Europa Hotel te Scheveningen) en in het Hotel Alfa te Luxemburg.

Voorts kunnen zich officiële publikatieborden bevinden bij passeercontroles en tijdcontroles. De equipes dienen zelf zich ervan te gewissen of zich bij een passeercontrole of een tijdcontrole een publikatiebord bevindt en dienen van de daarop gehangen publikaties kennis te nemen.

Art. 1.5 Officials van het evenement

Steward F.I.V.A.	-	Henk Bruers (B)
Sportcommissaris (voorzitter)	-	Etienne Carlens (B)
Sportcommissaris	-	n.n.b.
Sportcommissaris	-	n.n.b.
Algemene leiding tevens wedstrijdleider	-	Harold Edinga
Hoofd algemene zaken	-	Fred Spaaij
plv. wedstrijdleider	-	Hans Nossent
	-	Ernst Kleijn
Wedstrijdsecretaris	-	Jan Brouwer
Coördinatie Scheveningen	-	Kees Schraag
	-	Ben Vermijs
Technische commissarissen	-	Richard Braun
	-	Arjan Gravendeel
	-	Michel Mast
	-	Harry Magnee
	-	Arnie Windhorst
	-	Otto van Zweeden
Hoofd persdienst	-	Kees Schraag
Proevenchefs	-	Rob van Altena
	-	Johan Jacobs
	-	Jos Timmermans (B)

	-	n.n.b.
Voorrijauto (00)	-	Michel Mast
	-	Ernst Kleijn
0-rijders	-	Erik de Munck
	-	Filip de Munck
Sluitauto algemeen	-	Wim Euwen
Sluitauto sportklasse	-	Tony Hoppen
	-	Hetty Hoppen
Mobiel rekencentrum	-	Peter Barzilay
	-	Heleen van Haastert
	-	Karin van Haastert
	-	Hans Nossent
	-	n.n.b. (4x)
Rekencentrum - computer	-	Peter Barzilay Computer Services
Coördinator wedstrijd- materialen	-	Serge Stift
Permanent rallyheadquarters en communicatiecentrum te Scheveningen	-	Jan Brouwer
	-	Stephan Praalder

III Algemene bepalingen

Art. 2 Kampioenschappen

Het resultaat van de Classic SLS telt voor de Benelux Historic Regularity Challenge.

Art. 3 Beschrijving

De lengte van de rally is circa 1100 kilometer met 6 klassementsproeven. De rally is verdeeld in 1 etappe en 6 secties. Zie voor het tijdschema van de rally het programma onder I.

De routebeschrijving en de tijdcontroles, passeercontroles, hergroeperingen enz. staan in het routeboek en op de tijdcontrolekaart.

Art. 4 Toe te laten auto's

Art. 4.1 Auto's zijn onderverdeeld in de volgende categorieën:

Categorie A: Auto's gebouwd tot en met 31 december 1904

Categorie B: Auto's gebouwd tussen 1 januari 1905 tot en met 31 december 1918

Categorie C: Auto's gebouwd tussen 1 januari 1919 tot en met 31 december 1930

Categorie D: Auto's gebouwd tussen 1 januari 1931 tot en met 31 december 1945

Categorie E: Auto's gebouwd tussen 1 januari 1946 tot en met 31 december 1960

Categorie F: Auto's gebouwd tussen 1 januari 1961 tot en met 31 december 1973

Art. 4.2 Tot de wedstrijd worden toegelaten de auto's behorende tot de categorie D tot en met F, voor zover de auto's voldoen aan de wettelijke voorschriften van het land waar de

- auto ingeschreven staat.** Voorts moeten de auto's harder kunnen en mogen rijden dan 70 km p/u.
- Art. 4.3** De organisator behoudt zich het recht voor elke **auto te weigeren:**
- die niet conform is met dit reglement (zie ook art. 21)
 - die niet overeenstemt met de opvatting van de tijd
 - die nog in restauratie is en/of duidelijk zichtbare sporen van roest vertoont
 - waarvan de motorkap gaten of scheuren vertoont
 - die voorzien is van om het even welk **elektronisch communicatiemiddel**
 - die voorzien is van een **elektronische tripmaster, elektronische speed pilote**, dan wel welke **elektronische meetapparatuur** dan ook. Een mechanische trip- of twinmaster is wel toegestaan. De zogenaamde **'fietscomputers'** worden bij wijze van uitzondering toegelaten.
- Replica's en kitcars worden geweigerd.
- Art. 4.4** Voor zover het karkas van de auto uit metaal bestaat, mogen bijkomende **mistlichten, ver- of breedstralers gemonteerd worden.**
- Art. 4.5** In de auto's dienen aanwezig te zijn:
- een deugdelijke brandblusser van min. 1 kg, maar bij voorkeur van 1,5 kg
 - een gevarendriehoek
 - een deugdelijke verbanddoos
 - een sleepkabel
- Op de auto dient aan de achterzijde een deugdelijk **landenembleem** te zijn aangebracht. Voor zover van toepassing in het land waar de auto ingeschreven staat, dient de auto **(APK)** gekeurd te zijn.
- Art. 4.6** Ten tijde van en gedurende het evenement dient ten behoeve van de auto de wettelijk verplichte **motorrijtuigenverzekering** afgesloten te zijn, een en ander ten genoegen van het organisatiecomité, alsmede de **FIVA verzekering** (zie art. 7.3).
- Art. 5** **Toe te laten deelnemers**
- Art. 5.1** Iedere natuurlijke of rechtspersoon kan als deelnemer worden toegelaten.
- Art. 5.2** Indien de deelnemer geen deel uitmaakt van de equipe, **rusten op de eerste bestuurder volgens het inschrijfformulier gedurende het gehele evenement alle verantwoordelijkheden en verplichtingen van de deelnemer.**
- Art. 5.3** Zowel de **eerste** als de **tweede** bestuurder dienen voorzien te zijn van een **geldig rijbewijs.**
- Art. 6** **Inschrijfformulier - inschrijving**
- Art. 6.1** Iedereen die wil deelnemen aan de Classic S.L.S.-rally moet het **inschrijfformulier**, volledig ingevuld, sturen aan het Wedstrijd-Secretariaat: Postbus 2092, 2400 CB Alphen a/d Rijn, Nederland, telefax 01720-36887 of 02155-31012. Het inschrijfformulier moet in het bezit zijn van het organisatiecomité **vóór 31 juli 1994, 24.00 uur.** Inschrijvingen ontvangen ná 31 juli 1994 kunnen slechts in behandeling worden genomen indien behalve het inschrijfgeld c.a. een extra bedrag van f 100,- is bijgesloten en/of is overgemaakt.
- Art. 6.2** Op het inschrijfformulier mogen alleen wijzigingen worden aangebracht in gevallen waarin dit reglement voorziet. **De deelnemer mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto tot het moment van de keuring door een auto in dezelfde categorie vervangen.**
- Art. 6.3** Indien een auto bij de keuring schijnbaar niet hoort in de categorie, waarin deze is ingeschreven, dan kan de auto op voorstel van de technische commissarissen door de wedstrijdleader in de juiste categorie worden geplaatst.

Hoofdfunctie
Zandsteden

vervangen door
wit via
geheeruit
rytampe

- Art. 6.4 Door het ondertekenen van het inschrijfformulier **onderwerpen de deelnemer en de leden van de equipe zich met uitsluiting van andere rechtsmiddelen aan de rechtspleging op het terrein van de autosport zoals vastgelegd in de reglementen van de FIVA.**
- Art. 6.5 Het organisatiecomité behoudt zich het recht voor een inschrijving zonder opgave van redenen te weigeren.
- Art. 6.6 Het maximale aantal inschrijvingen is voor beide klassen samen vastgesteld op totaal 150.

Art. 7 **Inschrijfgeld - verzekering**

- Art. 7.1 Het inschrijfgeld bedraagt f 795,-, exclusief de verplichte aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten (zie art. 7.3).

In het inschrijfgeld is begrepen:

- alle **wedstrijdbescheiden, portiernummers en twee rallyschildjes**
- een **diner voor twee personen op vrijdagavond 26 augustus 1994 in het Europa Hotel;**
- een **overnachting** in Scheveningen voor twee personen op basis van een tweepersoonskamer inclusief ontbijt **gedurende de nacht van vrijdag 26 augustus op zaterdag 27 augustus 1994**
- tijdens de rally van Scheveningen naar Luxemburg en terug **een lunch in België en een stevige avondmaaltijd in Luxemburg** en een ontbijt in Nederland, benevens koffie tijdens de koffiestops.
- een hapje en een drankje bij de prijsuitreiking in het Europa Hotel te Scheveningen.

De prijs voor de aanmelding van een **serviceteam** bedraagt f 250,-, inclusief een **servicepakket**. Hierin is begrepen:

- **overzichtskaart(ten)** waarop globaal de route is aangegeven, zodanig dat het serviceteam in staat is de equipe te volgen met het uitsluitende doel de classic-auto in geval van storing te repareren en/of te repatriëren
- 2 rallyschildjes als herkenningsteken.
- 2 legitimatiebewijzen (leden behorende tot een serviceteam).

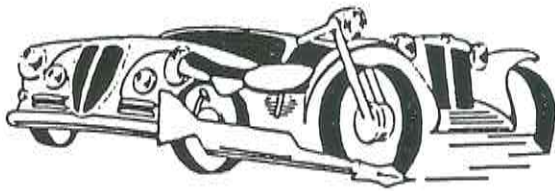
Voor **clubteams** of **merkenteams** bestaat de mogelijkheid mee te dingen naar de **clubprijs** of de **merkenprijs**. Een team bestaat uit **minimaal drie en maximaal vier auto's**, ongeacht de klasse waarin is ingeschreven. Het **inschrijfgeld bedraagt f 125,- per team**. Een equipe mag zowel deel uitmaken van een merken- als een clubteam, mits deze teams niet totaal dezelfde samenstelling hebben. Inschrijven van teams mag tot een in het programma (zie I) aangegeven tijdstip.

Het inschrijfgeld, alsmede de prijs van het servicepakket, dient gelijktijdig met het inzenden van het inschrijfformulier te worden betaald.

Betalingen dienen te worden verricht door bijsluiting bij het inschrijfformulier van contanten (aangetekende post!) of bijsluiting van Eurocheques (max. f 300,- per cheque + pasnummer vermelden), of door storting of overschrijving op ABN/AMRO-bankrekening 428860036.

De vergoeding **voor het inschrijven van een team** dient gelijktijdig bij de inschrijving te worden betaald.

- Art. 7.2 De inschrijving zal pas onherroepelijk worden geaccepteerd, als het totale inschrijfgeld door het organisatiecomité is ontvangen. Zonder betaling van het inschrijfgeld wordt de equipe niet toegelaten tot de start.



JAN KOERTS

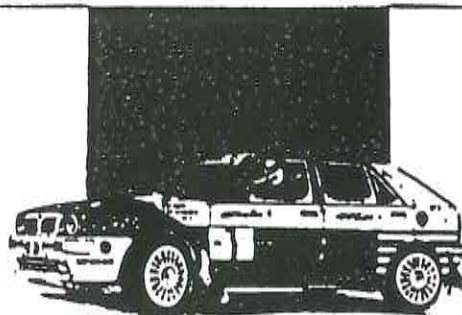
AUTO- EN MOTORRESTAURATIES

Restauratie
Preparatie
Reparatie
Onderhoud
Tuning

Bedrading
S.U. Carb. Revisie
Onderdelen (T-type)
Kogellagers & Keringen
Revisie

Toegelegd in Engelse en Italiaanse
Automobielen en Motoren

Nijverheidscentrum 8 – 2761 JP Zevenhuizen (ZH)
Tel. 01802 - 3636 Fax 01802 - 3610



F R A N K V E R H O E V E N

rally-verslaggeving

Bosserdijk 26, 3828 CB Hoogland, tel.: 033 - 802859



Art. 7.3

Het inschrijfgeld omvat niet de premie voor de aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten. De deelnemer is verplicht deze aanvullende-verzekering af te sluiten, ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de deelnemers en de bestuurders jegens derden, als aanvulling op de door de deelnemer zelf t.b.v. zijn auto gesloten WA-verzekering. De verschuldigde premie bedraagt naar verwachting ongeveer f 55,-. De verzekering dient bij de documentencontrole te worden gesloten onder gelijktijdige betaling van de premie.

reeds betaald?
→

Art. 7.4

Door ondertekening van het inschrijfformulier verklaren de deelnemer en beide leden van de equipe bekend te zijn en akkoord te gaan met de volgende vrijwaringsclausule: "Ik ben mij bewust van het feit, dat mijn deelneming aan deze wedstrijd, voor mijzelf en derden risico's inhoudt en schade kan veroorzaken, immateriële schade en gevolgschade daaronder begrepen. Ik neem deze risico's uitdrukkelijk voor mijn rekening. Ik aanvaard, dat de de FIVA, de organisator en haar bestuursleden, sponsors, officials en andere medewerkers aan dit evenement geen enkele aansprakelijkheid dragen voor schade die ik in verband met mijn deelneming aan deze wedstrijd lijd of door mijn toedoen of nalaten aan derden toebreng, tenzij die schade is te wijten aan opzet of grove schuld van de bovengenoemde personen en instanties zelf.



Ik verklaar hierbij, zowel voor mijzelf als voor mijn servicemonteurs en andere personen voor wie ik op grond van artikel 13.2a verantwoordelijk ben, de bovengenoemde personen en instanties op geen enkele wijze aansprakelijk te zullen stellen voor welke door mij in verband met mijn deelneming aan deze wedstrijd geleden of veroorzaakte schade dan ook, en bovengenoemde personen en instanties te vrijwaren tegen alle aanspraken terzake van die schade door derden."



De deelnemer en beide leden van de equipe zijn bovendien verplicht vóór de start van het evenement een formulier te ondertekenen met bovenstaande tekst. Indien dit niet door of namens de deelnemer (zie art. 5) en door beide leden van de equipe is ondertekend, wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

Art. 7.5

Service-auto's worden nooit als deelnemend aan het evenement beschouwd, zelfs niet als zij zijn voorzien van door het organisatiecomité verstrekte herkenningstekens. Zij vallen niet onder de dekking van de in lid 3 bedoelde verzekering en blijven onder de verantwoordelijkheid van hun eigenaar en/of bestuurder.

Verz. bestuurder
→

Art. 7.6

Het inschrijfgeld zal geheel worden terugbetaald:

- a. als de inschrijving wordt geweigerd;
- b. als het evenement niet doorgaat.

De organisator zal de helft van het inschrijfgeld terugbetalen aan deelnemers die door overmacht niet kunnen starten, een en ander ter beoordeling van de organisator.

Art. 8 **Wijziging van het reglement - bulletins**

Het reglement zal alleen worden gewijzigd in bijzondere gevallen en wel met inachtneming van de goede trouw. Elke wijziging en/of elke aanvulling zal door middel van een gedateerd en genummerd bulletin worden bekendgemaakt. Deze bulletins maken integraal deel uit van het reglement. De bulletins worden gepubliceerd in het wedstrijdsecretariaat en op het officiële publikatiebord. De bulletins worden ook zo spoedig mogelijk aan de equipes verstrekt, tenzij dit tijdens het evenement feitelijk onmogelijk is. De equipes moeten desgevraagd de ontvangst of kennisneming door een handtekening van de eerste of twee bestuurder bevestigen. Indien een equipe de ontvangst of kennisneming niet heeft bevestigd, doet dat niets af aan de geldigheid en werking van het bulletin.

Publ. borden lezen

Art. 9 **Toepassing en interpretatie van het reglement**

Art. 9.1

De wedstrijdleider is belast met het toepassen van de reglementen tijdens het evenement, maar hij moet de Sportcommissarissen inlichten over elke belangrijke beslissing

- die hij in dat verband heeft moeten nemen. De plaatsvervangend wedstrijdleiders hebben krachtens mandaat dezelfde bevoegdheid als die van de wedstrijdleider. Hetzelfde geldt voor klassementsproefleiders op zijn of haar klassementsproef.
- Art. 9.2 Alle protesten tegen beslissingen zullen ter beraad en beslissing aan de Sportcommissarissen worden voorgelegd.
- Art. 9.3 Ook zullen de Sportcommissarissen zich over al die situaties beraden, waarin de reglementen niet voorzien. Alleen zij zijn bevoegd in die situaties een beslissing te nemen.
- Art. 9.4 Bij geschillen over de interpretatie van het reglement is alleen de Engelse tekst bindend.
- Art. 9.5 Voor de juiste interpretatie van dit reglement gelden de volgende definities:
- 'deelnemer': natuurlijke persoon of rechtspersoon;
 - 'equipe': eerste en/of tweede bestuurder;
 - 'sectie': elk deel van de route tussen:
 - de start van het evenement of van een etappe en de eerste hergroepering;
 - twee opeenvolgende hergroeperingen;
 - de laatste hergroepering en de finish van de etappe of van het evenement.
 - 'etappe' een deel van de rally, dat van de andere delen van de rally wordt gescheiden door een pauze van 8 uur.
- Art. 9.6 De eerste bestuurder draagt de verantwoordelijkheid van de deelnemer, als deze geen deel uitmaakt van de equipe.
- Art. 9.7 Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de deelnemer, van leden van de equipe of van personen voor wie zij krachtens artikel 13.2a verantwoordelijk zijn, zal worden beoordeeld door de Sportcommissarissen. Zij kunnen straffen opleggen tot en met uitsluiting.

IV Algemene verplichtingen

Art. 10 Equipes

- Art. 10.1 Alleen equipes van twee personen zullen tot de start worden toegelaten. De twee leden van de equipe worden aangeduid als eerste bestuurder en tweede bestuurder. Beide leden van de equipe mogen tijdens het evenement de auto besturen. Zij moeten in het bezit zijn van een geldig rijbewijs.
- Art. 10.2 Gedurende het hele verloop van het evenement moeten beide leden van de equipe zich in de auto bevinden, uitgezonderd situaties waarin dit reglement voorziet, koffiepauzes, lunches, etc.. Indien één van de leden van de equipe zich terugtrekt, of als een derde persoon in de auto wordt toegelaten (behalve voor het vervoer van een gewonde), wordt de equipe uitgesloten.
- Art. 10.3 Een identiteitskaart (visum) met recente pasfoto's (4x4 cm) alsmede alle kenmerken van de auto moet gedurende het hele evenement in de auto aanwezig zijn en op verzoek van een official worden getoond. Het niet kunnen tonen van deze kaart heeft uitsluiting tot gevolg.

Art. 11 Startvolgorde - rallyschilden - wedstrijdnummers

- Art. 11.1 Er zal in volgorde van wedstrijdnummer worden gestart. Het laagste nummer start het eerst. De wedstrijdnummers zullen in onderstaande volgorde worden toegekend:

serie 1 - De sportklasse → vroege start
serie 2 - De tourklasse → latere start

- Art. 11.2 De **aanvankelijke startvolgorde** mag eerst worden veranderd, nadat ten minste 10% van de totale afstand van de route en van de klassementsproeven is afgelegd. De **startvolgorde** voor een volgende sectie zal, afhankelijk van de beschikbaarheid, worden bepaald op basis van het **voorlopige tussenklassement** aan het einde van de **voorafgaande sectie**. Indien geen van deze klassementen op tijd kan worden vastgesteld, zal de startvolgorde worden bepaald op basis van de **aankomstvolgorde** van de voorafgaande sectie, tenzij de wedstrijdleider om organisatorische- of om veiligheidsredenen een andere volgorde wenselijk acht. (zie art. 19.5).
- Art. 11.3 Het organisatiecomité zal elke equipe voorzien van **2 rallyschilden** en **2 wedstrijdnummers**.
- Art. 11.4 De **rallyschilden** moeten gedurende het hele evenement zichtbaar op de **voor- en achterkant van de auto** zijn bevestigd. In geen geval mogen zij, geheel of gedeeltelijk, een kentekenplaat van de auto bedekken. Bij overtreding wordt een boete opgelegd van f 250,- voor elke bedekte kentekenplaat.
- Art. 11.5 De door het organisatiecomité **verstreckte witte fonds** en de daarop te plakken **wedstrijdnummers** en **verplichte reclame** moeten gedurende het hele evenement op **beide zijanten van de auto** zijn bevestigd. Zie bijlage B. Indien vanwege de bouwtechnische aard van de auto aan deze voorwaarde niet voldaan kan worden dienen de wedstrijdnummers op aanwijzing van de technische commissarissen bij de keuring te worden aangebracht.
- Art. 11.6 Indien op enig moment tijdens het evenement wordt vastgesteld:
- dat één wedstrijdnummer of rallyschild ontbreekt, wordt een boete opgelegd van f 250,-;
 - dat **beide wedstrijdnummers** of **rallyschilden tegelijk ontbreken**, wordt de **equipe uitgesloten**.

Art. 12 Tijdcontrolekaart

- Art. 12.1 Bij de start van de rally, - te weten op het **startpodium** - krijgt elke equipe een **tijdcontrolekaart**. Op deze kaart staan de **rijtijden** die zijn toegestaan voor het afleggen van de afstand tussen twee tijdcontroles. De start van een klassementsproef wordt in dit verband ook als tijdcontrole aangemerkt.
- Art. 12.2 Elke equipe is zelf als enige verantwoordelijk voor haar tijdcontrolekaart. De tijdcontrolekaart moet op verzoek worden getoond. Bij controleposten moet de kaart persoonlijk door een lid van de equipe worden overhandigd voor registratie. Bij een controlepost kan (een deel van) de tijdcontrolekaart worden ingenomen. De **tijdcontrolekaart** blijft eigendom van de organisatie, met **uitzondering van het eventuele voor de equipes bestemde gedeelte van deze kaart**.
- Art. 12.3 Elke verbetering of verandering op de tijdcontrolekaart heeft uitsluiting tot gevolg, tenzij zo'n verbetering of verandering is goedgekeurd (geparafeerd) door de daartoe bevoegde official.
- Art. 12.4 Het **ontbreken van een registratie**, van welke controle dan ook, of het niet overhandigen van de **tijdcontrolekaart bij elke controle** (tijdcontrole, passeercontrole startcontrole of stopcontrole) of bij de finish heeft een bestraffing als aangegeven in dit reglement tot gevolg.
- Art. 12.5 De **eventuele klassementsproefkaartjes** maken integraal deel uit van de **tijdcontrolekaart**. Alle bovengenoemde straffen zijn dus ook op deze kaartjes van toepassing.
- Art. 12.6 De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de tijdcontrolekaart aan de verschillende controles en voor **eventuele fouten in de registraties**.
- Art. 12.7 Daarom moet **de equipe er zelf op letten de tijdcontrolekaart op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen** en moet de **equipe zelf controleren of de tijd correct is**.

ingevuld. De controlepostofficial is de enige persoon die, met de hand of met een printer, de tijd op de kaart mag invullen.

Art. 13 Verkeersregels - reparaties - serviceteams - verken- nen - milieu

Art. 13.1

Gedurende het hele evenement moeten de equipes zich strikt aan de verkeersregels houden, die gelden in het land waarin zij zich bevinden.

Voorts zijn de equipes meer dan ooit verplicht binnen de bebouwde kom i.c. woonbe-
bouwingen uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat de bewoners geen aanstoot
aan de voorbijrijdende deelnemers c.q. equipes behoeven te nemen.

Onverminderd het bepaalde in artikel 9.7 wordt elke equipe die de verkeersregels
overtreedt bestraft met:

- 1e overtreding: een tijdstraf van 1000 strafseconden;
- 2e overtreding: een boete van 2000 strafseconden;
- 3e overtreding: uitsluiting.

Snelheidsovertredingen c.q. overschrijdingen van de maximum snelheid worden evenwel
als volgt bestraft:

- 1e overtreding: * overschrijding met 11 t/m 20 km p/u: 1000 strafseconden;
* overschrijding met 21 t/m 30 km p/u: 2000 strafseconden;
* overschrijding met 31 km p/u of meer: uitsluiting.
- 2e overtreding: * overschrijding met 11 t/m 20 km p/u: 3000 strafseconden;
* overschrijding met 21 km p/u of meer: uitsluiting.
- 3e overtreding: overschrijding met meer dan 10 km p/u: uitsluiting

De politieagenten of de officials die de overtreding hebben vastgesteld moeten de
equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Indien zij de bestuurder
niet ter plaatse aanhouden, kunnen zij om toepassing van de bovengenoemde straffen
vragen, op voorwaarde dat:

- a. de kennisgeving van de overtreding de wedstrijdleader schriftelijk en via de
officiële kanalen bereikt vóórdat de uitslag van de desbetreffende etappe wordt
bekendgemaakt;
- b. de verklaringen nauwkeurig genoeg zijn om de identiteit van de overtredende
bestuurder met zekerheid te kunnen vaststellen, evenals de plaats en het tijdstip
van de overtreding;
- c. de feiten maar voor één uitleg vatbaar zijn.

Art. 13.2

13.2.1 Onder service wordt verstaan het verlenen van assistentie aan een equipe met
het uitsluitende doel de classic-auto in geval van storing te repareren en/of te
repatriëren.

Het verlenen van service is gedurende het hele evenement toegestaan, tenzij in
dit reglement anders is bepaald.

Het verlenen van service is niet toegestaan op de klassementsproeven uitgezet
op afgesloten terreinen, zoals circuits, (zie art. 18.15) in controlegebieden en in
parc fermés (zie art. 20).

Het verlenen van service op klassementsproeven op openbare wegen is uitslui-
tend toegestaan vanaf 10 minuten na de ideale passeertijd van de desbetreffen-
de equipe op de plaats waar de equipe met de auto zich bevindt.

Het is niet toegestaan de equipe met een serviceauto of op andere wijze direct
te volgen. De afstand tussen de equipe en zijn serviceteam dient ongeveer in
tijd uitgedrukt 10 minuten te bedragen.

Te allen tijde zijn noodreparaties toegestaan, uitgevoerd door de leden van de
equipe zelf, met het gereedschap en materiaal uit de eigen auto.

Onverminderd het bepaalde in artikel 9.7 wordt overtreding van de servicevoorschriften bestraft met:

- 1e overtreding: een tijdstraf van 1000 strafseconden;
- 2e overtreding: uitsluiting.

13.2.2 De deelnemer en de equipe zijn gedurende het hele evenement verantwoordelijk voor het gedrag van hun servicemonteurs en van alle andere personen die als helpers van de deelnemer en/of de equipe kunnen worden beschouwd (teammanager, tijdwaarnemers, volgers enz.). Incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van deze personen kan als incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de deelnemer en/of de equipe worden bestraft (art. 9.7).

Art. 13.3 Op straffe van uitsluiting is het de equipe verboden de auto te laten slepen, te laten duwen of anderszins te doen verplaatsen, tenzij dit tot doel heeft de auto weer op de weg te brengen of de weg vrij te maken.

Art. 13.4 Het verlenen van door de deelnemer en/of de equipe georganiseerde assistentie aan een equipe is alleen toegestaan, indien het desbetreffende serviceteam bij de organisatie is aangemeld. Een serviceteam ontvangt een servicepakket. Op het voertuig van het serviceteam dienen duidelijk rallyschilden en wedstrijdnummers aangebracht te zijn. De artikelen 11.4, 11.5 en 11.6 zijn van overeenkomstige toepassing. Het wedstrijdnummer van de serviceauto correspondeert met het wedstrijdnummer van de wedstrijdauto, zij het dat het nummer van de serviceauto voorzien is van de letter S.

Tot het servicepakket behoren routebescheiden voor het serviceteam. Indien zulks in deze routebescheiden is bepaald, dient deze route verplicht te worden gevolgd op straffe van 1000 strafseconden per overtreding.

Art. 13.5 Het (doen) verkennen van de route en/of de klassementsproeven is niet toegestaan. Overtreding van deze bepaling wordt bestraft met:

- 1e overtreding: een tijdstraf van 1000 strafseconden;
- 2e overtreding: uitsluiting.

Art. 13.6 Het is verboden het milieu onnodig onevenredig te belasten. Zo is het bijvoorbeeld verboden te rijden met een afgebroken uitlaat, waardoor overmatig geluidsoverlast wordt veroorzaakt, de bodem te verontreinigen door morsingen met olie of door lekkages.

Voor zogenaamde vaste stopplaatsen (elk parc fermé, de parkeerplaatsen bij koffiestops etc.) geldt voorts het volgende.

Daar waar de organisatie opvangbakken voor onverhoopte vloeistoflekkages ter beschikking stelt, dient deze opvangbak door de equipe onder de auto te worden geplaatst. Zijn geen opvangbakken aanwezig, dan dient de equipe afdekzeil of vloerfolie onder de auto te leggen. De plaatsen dienen schoon te worden achter gelaten.

Overtreding van het verbod c.q. deze voorschriften leidt tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de deelnemers jegens de organisatie om de kosten van reiniging, schade etc. te voldoen.

Art. 14 Reclame

Art. 14.1 Deelnemers mogen elke vorm van reclame op hun auto aanbrengen, tenzij deze:

- a. in strijd is met de Nederlandse, Belgische of Luxemburgse wetgeving, of de FIVA-reglementen;
- b. aanstootgevend is;
- c. beslag legt op de ruimte die is gereserveerd voor de rallyschilden en de wedstrijdnummers;
- d. het uitzicht van de equipe belemmert.

Art. 14.2 De ruimte voor reclame boven en onder de wedstrijdnummers en op de rallyschilden is gereserveerd voor de reclame van de organisatie. De ruimte op de auto, aangegeven op

Wij ZEEFDrukken ALLES !!!



AUTOBELETTERINGSSYSTEMEN *

REKLAMEBORDEN *

LICHTBAKKEN *

ONTWERPEN *

STICKERS *

TEXTIEL *

CAPS *

TEL. 01720 - 73916

FAX. 01720 - 90237

PRINS HENDRIKSTRAAT 35b

ALPHEN A/d RIJN



Art. 14.3

bijlage B, is bestemd voor extra-reclame van de organisatie. De deelnemers kunnen deze reclame niet weigeren. De extra-reclame kan evenwel worden afgekocht tegen betaling van een bedrag van f 500,-, te voldoen bij het inschrijfgeld.

De totale oppervlakte van de aan te brengen reclame mag niet meer zijn dan 20 dm², terwijl de grootste oppervlakte niet meer dan 10 dm² mag zijn, dit alles met een tolerantie van 10% en voorts exclusief de reclame van de organisatie.

Art. 14.4

Een clubkenteken wordt niet aangemerkt als reclame.

Bij overtreding van de voorschriften of het ontbreken van enig deel van de reclame van de organisatie wordt de equipe niet toegelaten tot de start. Bij het ontbreken van enig deel van de reclame tijdens het evenement wordt de equipe bestraft met een boete van f 250,- per ontbrekend gedeelte.

IV Verloop van het evenement

Art. 15 Routeopdracht

Art. 15.1

Van de start tot de finish dient een voorgeschreven route te worden gereden met in achtname van een voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften.

In deze route kunnen zogenaamde regelmatigheids- en/of behendigheidsproeven (beide hierna ook te noemen klassementsproeven) zijn opgenomen die eveneens moeten worden afgelegd.

Art. 15.2

De gehele route bestaat dus uit trajecten en klassementsproeven.

De trajecten lopen van de start van het evenement tot aan de eerste klassementsproef, van klassementsproef tot klassementsproef en van de laatste klassementsproef tot aan de finish van het evenement.

Art. 15.3

Langs de route van de trajecten en de klassementsproeven bevinden zich diverse controles, waarvoor in het algemeen het volgende geldt:

15.3.1 Alle controles, d.w.z. passeer- en tijdcontroles, hergroeperingscontroles, start- en finishcontroles van klassementsproeven etc. worden aangegeven door middel van standaardborden (zie bijlage A).

15.3.2 Het begin van het controlegebied wordt aangegeven door een waarschuwingsbord met het symbool van de controle op een gele ondergrond. De plaats van de controlepost, ongeveer 25 meter verder, wordt aangegeven door een bord met hetzelfde symbool op een rode ondergrond. Het einde van het controlegebied, ongeveer 50 meter verder, wordt aangegeven door een eindbord met 3 diagonale strepen op een beige ondergrond.

15.3.3 Het gehele controlegebied, dus het hele gebied tussen het gele waarschuwingsbord en het beige eindbord met 3 diagonale strepen, geldt als parc fermé (zie art. 20).

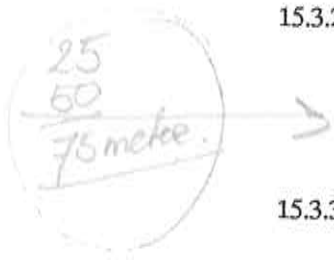
15.3.4 Het oponthoud in een controlegebied mag niet langer duren dan noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controlehandelingen.

15.3.5 Het is op straffe van uitsluiting streng verboden:

15.3.5.1 een controlegebied binnen te rijden uit een andere richting dan die van de route;

15.3.5.2 in een controlegebied achteruit te rijden.

15.3.6 Voor het vaststellen van de ideale meldingstijd zijn alleen de equipes zelf verantwoordelijk. Zij mogen de officiële klok op de controletafel raadplegen. De controlepostofficials mogen hun echter geen enkele informatie betreffende hun ideale meldingstijd geven.



met achteruit

- 15.3.7 Uren en minuten worden steeds als volgt weergegeven: 00.01-24.00; alleen minuten die zijn verstreken worden geteld. Tijdens het evenement geldt de radio-gestuurde tijd (Zeitzeichensender DCF 77) als wedstrijdtijd.
- 15.3.8 Controleposten gaan open 30 minuten vóór de geplande passeertijd van de eerste equipe, tenzij in het routeboek anders is aangegeven. Tenzij de wedstrijdleider anders beslist, sluiten ze 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste equipe, tenzij in het routeboek anders is aangegeven.
- 15.3.9 Officials zijn herkenbaar aan een legitimatiebewijs.
- Art. 15.4 Equipages zijn verplicht instructies van als zodanig herkenbare (controlepost)officials op te volgen, op straffe van uitsluiting.
- Art. 15.5 Officials kunnen de equipages met gele vlaggen als volgt opmerkzaam maken op gevaarlijke situaties:
- een onbewogen gele vlag betekent: pas op, gevaarlijke situatie (stilstaande auto direct naast de route, langzaam rijdende auto op de route, enz.); langzaam rijden; inhalen verboden tot na de gevaarlijke situatie.
 - een bewogen gele vlag betekent: pas op, zeer gevaarlijke situatie; gehele of gedeeltelijke blokkering van de route, wees gereed om te stoppen; snelheid zeer sterk minderen en inhalen verboden tot na het obstakel.
- Overtreding van het inhaalverbod en gevaarlijk rijgedrag bij getoonde gele vlag leidt tot uitsluiting.
- Een equipe die op of naast de route komt stil te staan moet er voor zorgen, dat achteropkomende equipages worden gewaarschuwd, en moet zo snel mogelijk een gevarendriehoek tegen de rijrichting in uitzetten.
- Art. 16 **Start van het evenement**
- Art. 16.1 Vóór de start zal een wachtpark worden ingericht. De auto moet een op in het programma aangegeven tijdstip (zie onder I) in het wachtpark zijn geplaatst. Overtreding wordt bestraft met een boete van f 250,-. De auto mag door een afgevaardigde in het wachtpark worden geplaatst. Het wachtpark voor de start geldt als parc fermé (zie art. 20).
- Art. 16.2 De startcontrole wordt langs de route aangegeven met een rood bord met daarop afgebeeld een klok, ongeveer 25 meter voorafgegaan door een geel waarschuwingsbord met daarop afgebeeld een klok. De equipe dient zich op zijn streefmeldingstijd (aangegeven op de officiële startlijst) te melden bij de controlepostofficial bij het rode bord.
- Art. 16.3 De juiste starttijd staat op de officiële startlijst, die op het officiële publikatiebord zal worden gehangen, uiterlijk op een in het programma aangegeven tijdstip (zie onder I) Elke equipe die zich door een aan haar toe te rekenen oorzaak te laat meldt aan de start van het evenement, wordt bestraft met 60 strafseconden voor elke minuut te laat. Elke equipe die zich meer dan 10 minuten te laat meldt wordt niet meer toegelaten tot de start respectievelijk uitgesloten.
- De equipages mogen zich dus maximaal 10 minuten te laat melden aan de start van het evenement, van een etappe of van een sectie. Indien zij zich binnen deze 10 minuten melden, wordt de werkelijke starttijd op de tijdcontrolekaart ingevuld. Het minimale interval tussen de equipages moet daarbij worden aangehouden.
- Art. 17 **Trajecten**

- Art. 17.1** De route en de voorgeschreven gemiddelde snelheid zijn aangegeven in een routeboek. Tijdens het rijden van deze route zal worden gecontroleerd of de rijder de in het routeboek aangegeven route rijdt en of hij de juiste gemiddelde snelheid aanhoudt. Hiervoor bevinden zich langs de route passeercontroles (PC's), geheime tijdcontroles (HTC's) en aangeduide tijdcontroles (TC's). Ter voorkoming van verkeersonveilige situaties kan in het routeboek worden aangegeven, dat gedurende (een deel van) een traject het rijden van de juiste gemiddelde snelheid niet zal worden gecontroleerd.
- Art. 17.2** De passeercontrole (PC) wordt langs de route aangegeven met een rood bord met daarop afgebeeld een stempel, ongeveer 25 meter voorafgegaan door een geel waarschuwbord met daarop afgebeeld een stempel. (zie bijlage A). Ná het passeren van het "gele stempelbord" dient de equipe zich direct bij de controlepostmarshals te melden en de controlekaart af te geven. Een passeercontrole kan in het routeboek zijn aangegeven, maar dat hoeft niet. Het missen van een passeercontrole wordt bestraft met 30 strafseconden.
- Art. 17.3** Een geheime tijdcontrole (HTC) wordt niet in het routeboek aangegeven en is evenmin langs de route met borden aangeduid. Een HTC bevindt zich nimmer binnen 1 kilometer na de start van het traject en nimmer binnen 5 kilometer na een eerdere HTC. Langs grote wegen, waar de opgelegde gemiddelde snelheid een belemmering kan betekenen voor het gewone wegverkeer, worden geen HTC's geplaatst. Dit zal evenmin gebeuren binnen 3 kilometer na een spoorovergang, beweegbare bruggen, verkeerslichten of belangrijke kruispunten. Het te vroeg of te laat aandoen van een HTC wordt als volgt bestraft:
- 1 strafseconde per minuut te vroeg of een deel van die minuut;
 - 1 strafseconde per minuut te laat of een deel van die minuut;
- Het missen van een HTC wordt bestraft met 30 strafseconden. Het maximaal aantal strafseconden te behalen bij een HTC bedraagt 30 strafseconden.
- Art. 17.4** Een aangeduide tijdcontrole (TC) wordt langs de route aangegeven met een rood bord met daarop afgebeeld een klok, ongeveer 25 meter voorafgegaan door een geel waarschuwbord met daarop afgebeeld een klok. (zie bijlage A). De equipe dient zich op zijn streefmeldingstijd (aangegeven op de tijdcontrolekaart) te melden bij de tijdcontrolepostofficial bij het rode bord. De official noteert het tijdstip waarop de tijdcontrolekaart aan hem werd overhandigd. Tenzij in het routeboek anders is vermeld, moet de equipe voor het gele bord wachten tot hun streefmeldingstijd. De equipe krijgt geen strafstijd voor het melden, wanneer de auto het controlegebied binnenrijdt gedurende het streefmeldingstijdstip of de minuut hieraan voorafgaand. De TC wordt in het routeboek naar plaats en op de tijdcontrolekaart naar tijd aangeduid. Het te vroeg of te laat aandoen van een TC wordt als volgt bestraft:
- 1 strafseconde per 1 minuut te vroeg of een deel van die minuut;
 - 1 strafseconde per 1 minuut te laat of een deel van die minuut;
- Het missen van een TC wordt bestraft met 30 strafseconden. Het maximaal aantal strafseconden te behalen bij een TC bedraagt 30 strafseconden. Uitsluitend indien dat in het routeboek uitdrukkelijk is bepaald, mag een TC zonder bestraffing te vroeg worden aangedaan. Uitsluitend indien dat in het routeboek uitdrukkelijk is bepaald, mag het rode controlebord en de controlepostofficial zich in een gebouw bevinden (bijvoorbeeld restaurant, hotel etc.)
- Art. 17.5** Langs de route kunnen dwangpijlen worden geplaatst. Een aan de route geplaatste dwangpijl geeft een verplichte rijrichting aan. Deze pijlen dienen te worden gevolgd totdat de equipe de in het routeboek aangegeven route weer kan volgen. Deze pijlen

kunnen worden gebruikt om de equipe om een blokkering heen te leiden of om de equipe naar een controlepost te leiden. Een voorbeeld van een dwangpijl bevindt zich bij de documentencontrole.

Art. 17.6 Ter controle van het rijden van de juiste route kunnen in het routeboek eenvoudige controlevragen worden gesteld. Het antwoord op een controlevraag dient door de equipe op de tijdcontrolekaart te worden ingevuld, zoals dat in het routeboek is aangegeven. Het niet of niet juist beantwoorden van een controlevraag wordt bestraft met 30 strafseconden.

Art. 18 **Klassementsproeven**

Art. 18.1 Tijdens een klassementsproef moet de equipe zo exact mogelijk ("op de seconde") met een voorgeschreven gemiddelde snelheid van start tot de vliegende finish (FF) rijden. De route te volgen op de klassementsproef kan in het routeboek zijn aangegeven, maar kan ook bij of kort vóór de start van de klassementsproef aan de equipe worden uitgereikt.

De voorgeschreven gemiddelde snelheid is aangegeven in het routeboek en/of op de kort vóór de start van de klassementsproef aan de equipe uit te reiken routeopdracht.

Art. 18.2 De op de klassementsproef te volgen route kan zijn aangegeven d.m.v.:

- bol-pijl-opdrachten
- routebeschrijving
- kaartfragmenten waarop de route d.m.v. een ingetekende lijn is aangegeven of waarop de route met behulp van op de kaart ingetekende pijlen, punten, coördinaten etc. door de equipe eerst zelf moet worden geconstrueerd.

Art. 18.3 Tijdens het rijden van de klassementsproef zal worden gecontroleerd of de rijder de in het routeboek aangegeven route rijdt en of hij exact de juiste gemiddelde snelheid aanhoudt.

De equipe wordt precies op de volle minuut gestart bij de startcontrole (SC) van de klassementsproef. Langs de klassementsproef kunnen passeercontroles (PC's) en/of geheime tijdcontroles (HTC's) zijn opgesteld. De klassementsproef eindigt zodra de equipe de vliegende finish-controle (FF) is gepasseerd, waarna de equipe bij de stopfinish-controle (SF) dient te stoppen voor het invullen van de tijdkaart.

Art. 18.4 Vóór de startcontrole (SC) van een klassementsproef bevindt zich altijd een tijdcontrole (TC) die het voorafgaande traject afsluit. Deze tijdcontrolepost (TC) en de startcontrolepost (SC) van de klassementsproef worden in één enkel controlegebied samengevoegd, waarbij de volgende FIA-borden worden opgesteld (zie bijlage A):

- a. geel waarschuwingsbord met daarop afgebeeld een klok (begin van het controlegebied);
- b. rood bord met daarop afgebeeld een klok (tijdcontrolepost) op een afstand van ongeveer 25 meter;
- c. rood bord met daarop afgebeeld een vlag (start klassementsproef) op een afstand van 50 tot 200 meter;
- d. bord einde controlegebied (3 diagonale strepen op een beige ondergrond) ongeveer 50 meter verder.

Art. 18.5 Onmiddellijk na het melden bij de tijdcontrole moet de equipe doorrijden naar de start van de klassementsproef. De official van deze controlepost vermeldt de starttijd op de tijdcontrolekaart en op het klassementsproefkaartje. Deze tijd zal meestal overeenkomen met de eerder genoemde voorlopige starttijd.

De start van klassementsproeven wordt als volgt gegeven:

Zodra de auto met de equipe er in voor de startcontrole is gestopt, noteert de official de voor de equipe voorziene starttijd op de tijdcontrolekaart en op het klassementsproefkaartje (uur en minuut). Hij overhandigt deze documenten weer aan de equipe.

- Vervolgens telt hij luid af: "30 - 15 - 10" en de laatste 5 seconden één voor één. Zodra de laatste 5 seconden zijn verstreken geeft hij het startsignaal, waarna de auto onmiddellijk moet weggrijden. Elke equipe die na het startsignaal meer dan 20 seconden op de startlijn blijft staan, krijgt een tijdstraf van 120 strafseconden.
- Art. 18.6** Een start vóórdat de official het startsignaal heeft gegeven (valse start) wordt bestraft met 10 strafseconden.
- Art. 18.7** De **passercontrole (PC)** wordt langs de klassemmentsproef aangegeven met een rood bord met daarop afgebeeld een stempel, ongeveer 25 meter voorafgegaan door een geel waarschuwbord met daarop afgebeeld een stempel. (zie bijlage A). Ná het passeren van het "gele stempelbord" dient de equipe zich direct bij de controlepostmarshals te melden en de controlekaart af te geven. Een de passercontrole kan ook in het routeboek zijn aangegeven, maar dat hoeft niet.
- Art. 18.8** Het missen van een passercontrole wordt bestraft met 900 strafseconden. Een **geheime tijdcontrole (HTC)** wordt niet in het routeboek aangegeven en is evenmin langs de klassemmentsproef met borden aangeduid. Het te vroeg of te laat aandoen van een HTC wordt als volgt bestraft:
- 1 strafseconde per seconde te vroeg of een deel van die seconde;
- 1 strafseconde per seconde te laat of een deel van die seconde;
Het missen van een HTC wordt bestraft met 900 strafseconden. Het maximaal aantal strafseconden te behalen bij een HTC bedraagt 900 strafseconden. Ten aanzien van klassemmentsproeven op openbare wegen geldt met betrekking tot de HTC voorts nog het volgende. Een HTC bevindt zich nimmer binnen 1 kilometer na de start van de klassemmentsproef en nimmer binnen 5 kilometer na een eerdere HTC. Langs grote wegen, waar de opgelegde gemiddelde snelheid een belemmering kan betekenen voor het gewone wegverkeer, worden geen HTC's geplaatst. Dit zal evenmin gebeuren binnen 3 kilometer na een spoorovergang, beweegbare bruggen, verkeerslichten of belangrijke kruispunten.
- Art. 18.9** Klassemmentsproeven eindigen met een **vliegende finish (FF)**; stoppen tussen het gele waarschuwbord van de vliegende finish en het rode STOP-bord van de stopfinish is verboden op straffe van uitsluiting (zie bijlage A). Op een afstand van 100 tot 300 meter na de vliegende finish moet de equipe zich melden bij een controle (de **stopfinish (SF)**), aangegeven door een rood STOP-bord, zie bijlage A. Hier wordt de finishtijd op de tijdcontrolekaart en op het klassemmentsproefkaartje genoteerd (uur, minuut en seconde). Indien de tijdwaarnemers de juiste finishtijd niet onmiddellijk aan de officials bij de stopfinish kunnen doorgeven, zullen deze alleen de tijdcontrolekaart en het klassemmentsproefkaartje van de equipe paraferen en zal de tijd tijdens de eerstvolgende neutralisatie of hergroepering alsnog worden ingeschreven.
- Art. 18.10** Het te vroeg of te laat aandoen van de vliegende finish (FF) wordt als volgt bestraft:
- 1 strafseconde per seconde te vroeg of een deel van die seconde;
- 1 strafseconde per seconde te laat of een deel van die seconde;
Het missen van een FF wordt bestraft met 900 strafseconden.
- Art. 18.11** Het maximaal aantal strafseconden te behalen bij een FF bedraagt 900 strafseconden. Ter controle van het rijden van de juiste route kunnen in het routeboek eenvoudige controlevragen worden gesteld. Het antwoord op een controlevraag dient door de equipe op de tijdcontrolekaart te worden ingevuld, zoals dat in het routeboek is aangegeven. Het niet of niet juist beantwoorden van een controlevraag wordt bestraft met 900 strafseconden.
- Art. 18.12** Een klassemmentsproef kan een zogenaamde behendigheidsproef omvatten: het op de juiste wijze rijden van een uitgezet parcours. Het rijden van een verkeerd parcours wordt bestraft met 30 strafseconden per keer.

EUROMUNT

Sportprijzen



R.H. PIJNAKER

Langestraat 118
2691 BK s-Gravenzande
Tel. 01748-12549
Fax. 01748-14531

Haagweg 125 B
2612 CR Delft
Tel. 015-147506

seco

verhoogde vloeren

Breda tel. 076-878050

- Het raken of omrijden van een pilon wordt bestraft met 10 strafseconden.
Het niet correct verrichten van een "garage-stop" wordt bestraft met 10 strafseconden.
Het niet correct verrichten van een "stop a cheval" wordt bestraft met 10 strafseconden.
- Art. 18.13 Voor een klassemmentsproef geldt een maximaal te behalen aantal strafseconden, die normstraf worden genoemd. De normstraf staat op de tijdcontrolekaart en/of in het routeboek.
- Elke equipe die tijdens klassemmentsproef door tijdsafwijkingen en/of het missen van controles een totaal aantal strafseconden oploopt, die hoger is dan de normstraf voor die proef krijgt de normstraf toegekend, ook als de klassemmentsproef tijdelijk was geblokkeerd.
- Art. 18.14 Indien de tijd door een fout van de equipe niet kan worden ingeschreven, worden de volgende straffen opgelegd:
- bij de start: normstraf (zie art. 18.13)
 - bij de finish (stopfinish): 120 strafseconden.
- Art. 18.15 Tijdens een klassemmentsproef op afgesloten terrein (circuits e.d.) is elke vorm van service verboden en zijn uitsluitend noodreparaties toegestaan, uitgevoerd door de leden van de equipe zelf, met het gereedschap en materiaal uit de eigen auto. Het verlenen van service op klassemmentsproeven op openbare wegen is uitsluitend toegestaan vanaf 10 minuten na de ideale passeertijd van de desbetreffende equipe op de plaats waar de equipe met de auto zich bevindt. (zie art. 13.2.1).
- Art. 18.16 Indien een klassemmentsproef, om welke reden dan ook, definitief wordt gestopt vóórdát ook de laatste equipe deze proef heeft gereden, kan toch een klassement voor de proef worden vastgesteld. Dit gebeurt door aan elke equipe die de proef door het stoppen niet meer (volledig) heeft kunnen rijden het hoogste aantal strafseconden toe te kennen die vóór het stoppen van de proef werd behaald. Dit klassement kan zelfs dan worden vastgesteld, als slechts één equipe de proef onder normale wedstrijdstandigheden heeft kunnen rijden.
- Indien de wedstrijdleader het hoogste aantal strafseconden abnormaal vindt dan kan hij als toe te kennen fictieve strafseconden uit het aantal van de 4 andere hoogste aantallen strafseconden kiezen, die hem het meest geschikt voorkomt. Indien voor de klassemmentsproef een normstraf geldt (art. 18.13), mag de toegekende fictieve strafseconden de normstraf voor deze klassemmentsproef niet overschrijden.
- Geen enkele equipe die het definitief stoppen van de proef geheel of gedeeltelijk heeft veroorzaakt mag echter profiteren van deze maatregel.
- Art. 18.17 Op klassemmentsproeven kan de route geheel of gedeeltelijk aangegeven worden met dwangpijlen. Een voorbeeld van een dwangpijl bevindt zich bij de documentencontrole.
- Art. 18.18 Het is equipen op straffe van uitsluiting verboden op klassemmentsproeven op afgesloten terreinen (circuits e.d.) tegen de route in te rijden.
- Art. 19 Hergroeperingscontroles - finish - uitvallen en herstarten - niet klassering**
- Art. 19.1 In de route kunnen hergroeperingen zijn opgenomen. Het doel van hergroeperingen is achterstand op het tijdschema in te lopen en de intervallen te verkleinen, die tussen de equipen ontstaan door vertraging en/of opgave. Daarom moet de starttijd vanuit een hergroepering in aanmerking worden genomen en niet de geprogrammeerde tijdsduur er van.
- Art. 19.2 Een hergroeperingscontrole wordt in het routeboek naar plaats en op de tijdcontrolekaart naar tijd aangegeven. De ingangcontrole van de hergroepering wordt langs de route aangegeven met een rood bord met daarop afgebeeld een klok, ongeveer 25 meter voorafgegaan door een geel waarschuwingsbord met daarop afgebeeld een klok. De uitgangcontrole wordt op dezelfde wijze aangegeven. (zie bijlage A).

- Uitsluitend indien dat in het routeboek uitdrukkelijk is bepaald, mag het rode controlebord en de controlepostofficial zich in een gebouw bevinden (bijvoorbeeld restaurant, hotel etc.)
- Art. 19.3** De equipe dient zich op zijn streefmeldingstijd (aangegeven op de tijdcontrolekaart) te melden bij de controlepostofficial bij het rode bord. De official noteert het tijdstip waarop de tijdcontrolekaart aan hem werd overhandigd.
Tenzij in het routeboek anders is vermeld, moet de equipe voor het gele bord wachten tot hun streefmeldingstijd. De equipe krijgt geen straf tijd voor het melden, wanneer de auto het controlegebied binnenrijdt gedurende het streefmeldingstijdstip of de minuut hieraan voorafgaand.
Het te vroeg of te laat aandoen van een ingangscntrole wordt als volgt bestraft:
- 1 strafseconde per 1 minuut te vroeg of een deel van die minuut;
- 1 strafseconde per 1 minuut te laat of een deel van die minuut;
Uitsluitend indien dat in het routeboek uitdrukkelijk is bepaald, mag een ingangscntrole zonder bestraffing te vroeg worden aangedaan.
Het maximaal aantal strafseconden te behalen bij een ingangscntrole bedraagt 30 strafseconden.
Indien de ingangscntrole niet gemist is, wordt het te laat aandoen van een uitgangscntrole als volgt bestraft:
- 60 strafseconde per 1 minuut te laat of een deel van die minuut;
- elke equipe die zich meer dan 10 minuten te laat meldt wordt niet meer toegelaten tot de uitgangscntrole respectievelijk uitgesloten.
Het missen van een hergroeperingscntrole (d.i. het niet aandoen van zowel de ingangscntrole als de uitgangscntrole) wordt bestraft met 30 strafseconden.
- Art. 19.4** Bij de ingangscntrole van een hergroepering moeten de equipes hun tijdcontrolekaart en de eventuele klassemntsproefkaartjes van de verreden klassemntsproeven bij de controlepostofficial inleveren. Zij krijgen aanwijzingen over hun starttijd.
Indien dat in het routeboek is aangegeven moeten zij hun auto onmiddellijk en rechtstreeks in het parc fermé rijden (zie art. 20). De motor moet worden afgezet.
Indien niet al bij de aankomst overhandigd krijgen zij bij het vertrek uit het parc fermé een nieuwe tijdcontrolekaart.
- Art. 19.5** De startvolgorde na een hergroepering is gelijk aan de volgorde van aankomst bij de hergroepering. Om organisatorische redenen kan de wedstrijdleader een andere startvolgorde bepalen. (zie art. 11.2).
- Art. 19.6** De finish is in het routeboek naar plaats en op de tijdcontrolekaart naar tijd aangegeven. De finishcntrole wordt langs de route aangegeven met een rood bord met daarop afgebeeld een klok, ongeveer 25 meter voorafgegaan door een geel waarschuwingsbord met daarop afgebeeld een klok.
- Art. 19.7** De equipe dient zich op zijn streefmeldingstijd (aangegeven op de tijdcontrolekaart) te melden bij de controlepostofficial bij het rode bord. De official noteert het tijdstip waarop de tijdcontrolekaart aan hem werd overhandigd.
Tenzij in het routeboek anders is vermeld, moet de equipe voor het gele bord wachten tot hun streefmeldingstijd. De equipe krijgt geen straf tijd voor het melden, wanneer de auto het controlegebied binnenrijdt gedurende het streefmeldingstijdstip of de minuut hieraan voorafgaand.
Het te vroeg of te laat aandoen van de finishcntrole wordt als volgt bestraft:
- 1 strafseconde per 1 minuut te vroeg of een deel van die minuut;
- 1 strafseconde per 1 minuut te laat of een deel van die minuut;
Indien de equipe meer dan 60 minuten te laat de finishcntrole aandoet, wordt hij niet geclasseerd.
Het missen van een finishcntrole wordt bestraft met niet-klassering.

- Uitsluitend indien dat in het routeboek uitdrukkelijk is bepaald, mag de finishcontrole zonder bestraffing te vroeg worden aangedaan.
- Art. 19.8 Na het passeren van de finishcontrole moet de equipe de auto onmiddellijk en rechtstreeks, overeenkomstig de aanwijzingen van de officials, in het parc fermé rijden (zie art. 20).
- Art. 19.9 Iedere equipe die om technische redenen een klassementsproef of een traject niet kan uitrijden of slechts deze kan uitrijden buiten de toegestane tijdsoverschrijding, zal - indien dat organisatorisch mogelijk is, zulks ter beoordeling van de wedstrijdleider - de gelegenheid krijgen weer aansluiting te krijgen op het deelnemersveld. De equipe mag namelijk in dat geval de route vervolgen of zelfs bekorten om op deze wijze te trachten de aansluiting te verkrijgen.
- De equipe dient de wedstrijdleiding (via het RallyHeadquarters) zo spoedig mogelijk hiervan (telefonisch) in kennis te stellen.
- De openingstijden van de controles zullen evenwel niet wijzigen. Het op deze wijze missen van controles wordt onverminderd bestraft zoals in dit reglement is aangegeven.
- Art. 19.10 Een equipe wordt niet geclasseerd indien zij:
- 19.10.1 meer dan 60 minuten te laat de finishcontrole aandoet;
- 19.10.2 de in- en de uitgangscntrole van de hergroepering bij het Hotel Alfa te Luxemburg reglementair gemist heeft;
- 19.10.3 meer dan drie klassementsproeven niet gereden heeft.

Art. 20 Parc Fermé

Voor de start van de rally, tijdens de rally en na de finish van de rally zijn wachtparken ingericht. Enerzijds om de classic-auto's aan het publiek te tonen en anderzijds als een neutraal parkeergebied waarbinnen aan het voertuig geen onderhoudswerkzaamheden verricht mogen worden. De locaties van de wachtparken tijdens de rally zijn aangegeven in het routeboek.


- Art. 20.1 De auto's zijn aan de regels van het parc fermé onderworpen:
- 20.1.1 vanaf het moment dat zij het wachtpark binnenkomen tot het moment dat zij dit weer verlaten;
- 20.1.2 vanaf het moment dat zij een controlegebied binnenkomen tot het moment dat zij dit weer verlaten (dus tussen het gele controlepostbord en het bord eindecontrolegebied; zie bijlage A)
- Art. 20.2 20.2.1 Zolang de auto's zijn onderworpen aan de regels van het parc fermé is elke vorm van onderhoud (het openen van de motorkap hieronder begrepen), reparatie of bevoorrading verboden.
- 20.2.2 Indien de technische commissarissen echter vaststellen, dat een auto kennelijk in een staat verkeert die voor normaal weggebruik niet toelaatbaar is, dan moeten zij de wedstrijdleider hiervan onmiddellijk in kennis stellen. De wedstrijdleider kan reparatie van de auto verlangen.
- 20.2.3 De in dat geval voor reparatie gebruikte minuten zullen worden bestraft als volgt:
- per gebruikte minuut of gedeelte daarvan 1 strafseconde.
- 20.2.4 Om te voorkomen dat de equipe na de reparatie probeert de opgelopen vertraging goed te maken, zal de equipe zo nodig een nieuwe starttijd worden gegeven.
- Art. 20.3 Als uitzondering mag een equipe in een wachtpark dan wel in het controlegebied voor de start van een klassementsproef onder toezicht van een bevoegde official:
- een lekke of beschadigde band vervangen, danwel de verlichting van de auto herstellen, met het gereedschap en materiaal uit de eigen auto;
 - een nieuwe voorruit laten monteren, zo nodig met hulp van buiten.



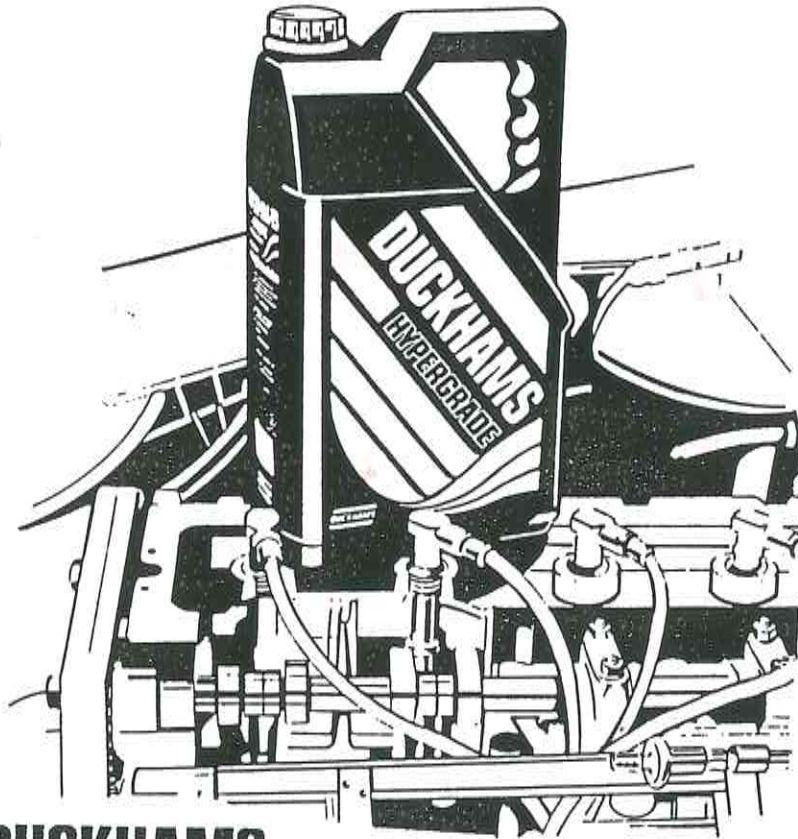
HYPERGRADE National Advertising

Within a headline Hypergrade may appear in the same typeface providing that within the advertisement "Duckhams Hypergrade" in the correct logo appears with or without the graphic green stripes. The wording "Hypergrade is a trade mark of Alexander Duckham & Company Limited" should appear. "Motor Oil" should only be used where it is necessary to qualify Hypergrade.

The Identifiers' function is that of corporate endorser, therefore it should be present in all advertising features, its position relating to the individual advertisement.

Hypergrade is a trademark of Alexander Duckham & Company Limited and must appear with the  trademark or equivalent. (See 3.2 Hypergrade logo).

DUCKHAMS HYPERGRADE THE ENGINES CHOICE



DUCKHAMS
HYPERGRADE
MOTOR OIL



Hypergrade is a registered trademark of Alexander Duckham & Company Limited

- Art. 20.4 Deze reparaties moeten zijn uitgevoerd vóór de starttijd van de equipe, anders wordt een straf opgelegd volgens de artikelen 20.2.3 en 20.2.4 hiervoor. Zodra zij hun auto in het parc fermé hebben geplaatst moeten de bestuurders het parc fermé verlaten. Zij mogen dit niet opnieuw betreden, tenzij met toestemming van of namens de wedstrijdleider. Zie ook art. 20.5.
- Art. 20.5 Om het parc fermé voor de start van de rally of het parc fermé tijdens de rally te verlaten mag de equipe het parc fermé 10 minuten vóór haar starttijd betreden.
- Art. 20.6 Elke overtreding van de regels voor het parc fermé heeft 1000 strafseconden tot gevolg.
- Art. 20.7 Het tijdstip waarop de equipe de auto in wachtpark vóór de start van het evenement moet hebben geplaatst is aangegeven in het programma, aangegeven onder I.
- Art. 20.8 Direct na aankomst aan de finish dient de equipe de auto in het wachtpark na de finish te plaatsen. De auto's mogen niet eerder het wachtpark verlaten dan nadat de protest-tijd is verstreken. Zie art. 24.1.

VI Keuring - straffen

Art. 21 Keuring voor de start en tijdens het evenement

- Art. 21.1 Elke equipe die deelneemt aan de rally moet zich voltallig met haar auto op een door het organisatiecomité aangegeven tijdstip bij de keuring melden. Indien het organisatiecomité zulks ruimschoots voor het evenement uitdrukkelijk heeft bepaald, wordt elke equipe
- die zich te laat bij de keuring meldt bestraft met een boete van f 250,-;
 - die zich meer dan 30 minuten te laat bij de keuring meldt zelfs niet toegelaten tot de start;
- tenzij naar het oordeel van de wedstrijdleider overmacht wordt aangetoond. Indien een auto bij de keuring niet aan de voorschriften blijkt te voldoen, kan de wedstrijdleider een termijn vaststellen, waarbinnen de tekortkomingen moeten zijn verholpen. Elke auto die niet aan de voorschriften voldoet, wordt niet toegelaten tot de start of, indien reeds gestart, uitgesloten.
- Art. 21.2 De keuring bestaat uit een technische keuring en een documentencontrole. De locaties van de controle worden door de organisatie ruimschoots tevoren schriftelijk aan de deelnemer bekend gemaakt.
- Art. 21.3 De technische keuring voor de start is geheel algemeen van aard (voldoen aan de verkeerswetgeving, controle op veiligheid, controle van het merk en model van de auto, aanwezigheid brandblusser, gevaren driehoek en verbanddoos, maar ook het uiterlijk en de authenticiteit, categorie-indeling enz.). Het organisatiecomité kan op elk moment besluiten op het koetswerk en/of het motorblok merktekens te doen aanbrengen.
- Art. 21.4 De documentencontrole betreft:
- de identificatie van de equipe. Elk lid moet 2 recente pasfoto's (4x4 cm) bij zich hebben of tevoren naar het organisatiecomité hebben ingezonden;
 - controle rijbewijzen 1e en 2e bestuurder;
 - controle verzekeringsbewijs/groene kaart;
 - controle aanvullende FIVA-verzekering
 - ondertekenen vrijwaringsclausule.
- Art. 21.5 Uitsluitend auto's die voldoen aan de verkeerswetgeving van de landen waarin de rally verreden zal worden en die voorts veilig genoeg zijn om op de openbare weg toegelaten te worden en er bovendien qua uiterlijk er een FIVA-evenement-waardig aanzien hebben zullen tot de start worden toegelaten.

Voor zover van toepassing in het land waar de auto ingeschreven staat, dient de auto (APK) gekeurd te zijn. Het keuringsbewijs moet bij de technische keuring kunnen worden getoond.

Om tot de start te worden toegelaten moet elke auto zijn uitgerust met ten minste één brandblusser (min. 1 kg doch bij voorkeur 1,5 kg), een gevarendriehoek, een sleepkabel en een verbanddoos. De kentekenplaten dienen legaal te zijn. Voorts dient op de achterzijde van de auto een deugdelijk landenembleem te zijn aangebracht. Dit alles ten genoegen van de wedstrijdleader

Art. 21.6 Extra keuringen van de auto of de equipe kunnen op elk moment tijdens het evenement plaatsvinden. De deelnemer is er gedurende het hele evenement verantwoordelijk voor dat zijn auto aan alle technische voorschriften voldoet. Blijkt een auto in de loop van het evenement niet aan deze voorschriften te voldoen, dan kan de equipe, alvorens te worden uitgesloten, een officiële waarschuwing krijgen en kan een termijn vastgesteld worden, waarbinnen de tekortkomingen moeten zijn verholpen.

Art. 21.7 Indien er merktekens zijn aangebracht (art.21.3), is alleen de equipe er verantwoordelijk voor dat deze tot het einde van het evenement intact blijven. Bij het ontbreken van een merkteken wordt de equipe onmiddellijk uitgesloten.

Art. 21.8 Elk ontdekt bedrog, in het bijzonder het als intact aanbieden van bijgewerkte merktekens, heeft uitsluiting van de equipe tot gevolg. Ook elke deelnemer of equipe die bij het begaan van de overtreding heeft geholpen of betrokken is geweest zal worden uitgesloten.

Art. 22 Eindkeuring

Art. 22.1 Elke equipe die aan de finish van de rally aankomt zal haar auto onmiddellijk in het parc fermé plaatsen. Daar kan een eenvoudige controle plaatsvinden om vast te stellen:

- of de auto dezelfde is als de auto die voor de start ter keuring werd aangeboden;
- of er reden is om straffen op te leggen als gespecificeerd in artikel 23.

Voorts kan een uitgebreidere controle plaatsvinden indien de wedstrijdleader of de sportcommissarissen zulks nodig oordelen.

Art. 22.2 Het ontbreken van één of meer van de merktekens als bedoeld in artikel 21.3 heeft uitsluiting tot gevolg.

Art. 23 Samenvatting straffen

Straffen op te leggen door de sportcommissarissen betreffen die straffen als bedoeld in de artikelen 9.7, 13.1, 13.2.1 en 13.2.2 alsmede bestraffingen t.a.v. zaken die niet nader geregeld zijn in dit reglement, mede in verband met het bepaalde in artikel 9.3.

Straffen op te leggen door of namens de wedstrijdleader zijn samengevat in bijlage C van dit reglement.

VII Protesten - klassementen - prijzen

Art. 24 Protesten - beroepen

Art. 24.1 Elk protest moet volgens de bepalingen van de FIVA worden ingediend. N.B. Alleen de deelnemer of de equipe kan een protest indienen. Een protest dient binnen 30 minuten na het publiceren van de officiële uitslag worden ingediend.

- Art. 24.2 Elk protest moet schriftelijk worden ingediend bij en overhandigd aan de wedstrijdleider samen met een bedrag van f 250,-. Dit bedrag zal niet worden teruggegeven, als het protest ongegrond wordt verklaard.
- Art. 24.3 Indien het protest de demontage en montage van delen van de auto vereist, moet de indiener van het protest een additionele waarborgsom betalen van f 1000,-.
- Art. 24.4 De kosten die door het werk aan en door het transport van de auto ontstaan moeten door de indiener van het protest worden gedragen als het protest ongegrond blijkt, en door de deelnemer tegen wie het protest is ingediend als het protest gegrond blijkt.
- Art. 24.5 Indien het protest ongegrond blijkt en de kosten veroorzaakt door het protest (onderzoek, vervoer enz.) hoger zijn dan de waarborgsom, zal het verschil door de indiener van het protest moeten worden bijbetaald. Als de kosten lager zijn, zal het verschil aan hem worden teruggegeven.
- Art. 24.6 De sportcommissarissen behandelen en beslissen over een protest. Tegen dit protest kan beroep worden ingesteld bij de FIVA-Steward, die finaal over dit beroep een beslissing neemt. Tegen de finale beslissing van de FIVA-Steward staat geen voorziening open.

Art. 25 **Klassementen**

- Art. 25.1 Tijdstraffen worden uitgedrukt in seconden. Het eindklassement wordt per klasse (sportklasse en tourklasse) bepaald door bij de tijden, behaald op de klassementsproeven, de tijdstraffen tijdens de trajecten en alle andere straffen, uitgedrukt in tijd, op te tellen. De equipe met het laagste totaal wordt per klasse (sportklasse en tourklasse) tot winnaar uitgeroepen, de naasthogere equipe tot tweede, enz. Tot algemeen winnaar het de rally wordt uitgeroepen de winnaar de sportklasse. De klassementen per categorie (A t/m F) worden per klasse (sportklasse en tourklasse) op dezelfde wijze bepaald.
- Art. 25.2 In een 'ex aequo'-situatie wordt de equipe die de beste tijd op de eerste klassementsproef heeft behaald tot winnaar uitgeroepen. Als dit onvoldoende is voor een beslissing, worden achtereenvolgens ook de tijden van de 2e, 3e, 4e, enz. klassementsproeven in aanmerking genomen. Deze regel kan op elk moment tijdens het evenement worden toegepast.
- Art. 25.3 De officiële uitslag zal op het in het programma aangegeven tijdstip (zie onder I) worden bekendgemaakt.
- Art. 25.4 Het klassement is officieel op het moment van publikatie van de officiële uitslag en wordt, behoudens protesten, 30 minuten na deze publikatie, definitief.
- Art. 25.5 Aan het einde van elke etappe kan een officieel tussenklassement worden bekendgemaakt. Plaats en tijdstip van publikatie van een officieel tussenklassement moeten in het programma (Zie onder I) zijn aangegeven. Officiële tussenklassementen worden, behoudens protesten, 30 minuten na hun publikatie definitief. Tegen elementen van de officiële uitslag die zijn ontleend aan een officieel tussenklassement, kan derhalve na het definitief worden van het desbetreffende tussenklassement niet meer worden geprotesteerd.
- Art. 25.6 De resultaten van de teams worden bepaald door het aantal punten van de drie best geklasseerde equipes van een team op te tellen. Een equipe krijgt t.b.v. de teamprijs punten aan de hand van de behaalde eindklassering in de categorie, ongeacht de klasse waarin ingeschreven is en wel volgens onderstaand schema:
- | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1e plaats 100 pnt | 7e plaats 75 pnt | 13e plaats 60 pnt |
| 2e plaats 95 pnt | 8e plaats 72 pnt | 14e plaats 58 pnt |
| 3e plaats 90 pnt | 9e plaats 69 pnt | 15e plaats 56 pnt |
| 4e plaats 86 pnt | 10e plaats 66 pnt | 16e plaats 54 pnt |
| 5e plaats 82 pnt | 11e plaats 64 pnt | 17e plaats 52 pnt |
| 6e plaats 78 pnt | 12e plaats 62 pnt | 18e plaats 50 pnt |

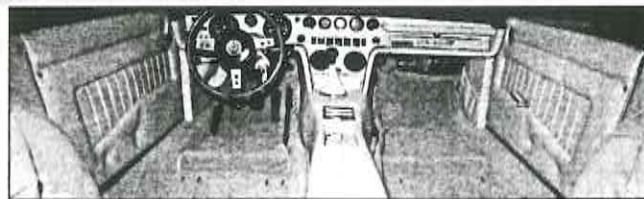
Classic Car Interiors

AUTOBEKLEDERIJ



Restauraties en reparaties van auto-interieurs

CCI heeft zich de afgelopen jaren geprofileerd als specialist bij uitstek v.w.b. interieurrestaurateurs en -bekleding. Wij beperken ons niet alleen tot bekleding maar kunnen ook b.v. houtwerk en stoelframes herstellen c.q. vernieuwen. Voor bekledingswerk gebruiken wij zoveel mogelijk, door eigen import verkregen, originele materialen voor vnl. Europese (exclusieve) klassiekers en oldtimers. Vraag vrijblijvend meer informatie en/of maak tijdig een afspraak bij ons om ook uw automobiel van een prachtig nieuw interieur te laten voorzien. Uiteraard ook voor losse banken en stoelen, autotapijt, hemelbekleding etc.




ROB KOOL

Zandlaan 12, 6717 LP Ede
Tel. 08380-20194
Fax. 08380-24998

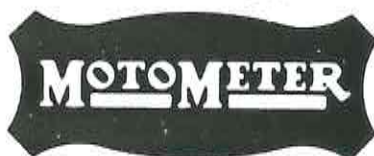


C.A.S.U. Utrecht B.V.

Ravenswade 118
3439 LD Nieuwegein

 030 - 88 44 70

IMPORTEUR



SERVICEDIENST NEDERLAND

AUTO-INSTRUMENTEN SPECIALIST

Levering en reparatie van alle merken
o.a. *R A L L Y* instrumenten

Electr. toeren tellers

Ampère meters

Snelheidsmeters

Km-teller kabels

Remvertragingmeters

CAR-black-boxen

Tachografen

Tachograaf schijven

Uurwerken

Taxa-meters

Taxa-meter printers

Electr. taxi stoel beveiliging



VOOR AL UW PROBLEMEN HEEFT C.A.S.U. DE OPLOSSING 030-88 44 70

19e plaats en lager steeds 1 punt minder.

In geval van ex-aequo bij de teams, zal het team met een meetellend equippe met de laagste punten de hoogste klassering krijgen.

Art. 26 Prijzen - bekens

De algemeen winnaar van de rally (algemeen winnaar in de sportklasse) ontvangt de GATSO-tropee. Voorts zijn de volgende prijzen (trofeeën) beschikbaar:

- een trofee voor de algemeen winnaar in de tourklasse
- in de sportklasse per groep (D, E en F) een eerste, tweede prijs en een derde prijs;
- in de tourklasse per groep (D, E en F) een eerste, tweede prijs en een derde prijs;
- een lady's-cup per klasse
- een teamprijs (ingeval van inschrijving van ten minste twee teams)
- de "Scheveningen-boulevard-prijs" voor de meest goede en stijlvolle presentatie van auto en equippe tijdens de aankomst op de boulevard in Scheveningen, toe te kennen door een nader te benoemen jury
- voor pilot en co-pilot een aandenken.

Art. 27 Prijsuitreiking

De prijsuitreiking zal plaatsvinden op een plaats, datum en tijdstip, aangegeven in het programma (zie onder I).

Art. 24	Protests	23
Art. 25	Classification	24
Art. 26	Prizes - cups	25
Art. 27	Prizegiving	25

STICHTING AUTO SPORTIEF:

autosportevenementen organiseren en begeleiden doen wij al meer dan 15 jaar als amateurs met professionele uitstraling en inzet.



MET JOUW MEDEWERKING KAN DE CONTINUITEIT GEWAARBORGD WORDEN.

**BEL OF SCHRIJF VOOR INFORMATIE NAAR STICHTING AUTO SPORTIEF,
POSTBUS 17017, 1001 JA AMSTERDAM, TEL.: 020-6462462**

MULTI TANK CARD

Benelux Historic Regularity Challenge



BELGIAN
HISTORIC RALLY

14 - 15 mei 1994

INFO

Algemene info : 011/83 12 07
Info générale : 011/88 25 42

Regularity :	Tuts W.	011/68 69 51
	Timmermans J.	011/31 34 63
Toeristen :	Smolders R.	011/88 39 92
Motoren :	Bongaerts P.	011/88 56 63

Aanvraag reglement/ Demande règlement

Belgian Historic Rally
Neerlandenstraat 11
3400 Landen (België)

of via fax 011/83 14 18 - 011/88 42 53

SPA COUPE DES SOURCES

14 - 16 octobre 1994

Pour tout renseignement :
Voor alle inlichtingen :

A.s.b.l. Rétro Show de l'Est
Bd Chapman, 3
4900 SPA (België)
Tel : 087/77 39 57 (après/na 19.00 h)

EURO HISTORIC MARATHON RALLY

28 - 31 oktober 1994

INFO

SPA HISTORIC RACING TEAM
216, Avenue Reine Astrid
B - 4900 SPA

Tel : 087 772060
041 802115 (après/na 20.00 h)
087 557342 (Nederlands-Duits)

Fax : 087 770884



11 - 13 november 1994

voor inlichtingen en inschrijving
Pour toutes informations, inscription

St Pietersmolenstraat 19
8000 Brugge (België)

Tel : 050/34 60 61
Fax : 09/231 81 30

Bijlage C

APPENDIX C

Art. 23 Samenvatting straffen \ Summary of penalties

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf\Penalty		
		Straf- seconden Penalty-se- conds	Boete (f) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion Refuse start
10.2	Onjuiste samenstelling equipe: Incorrect composition of the crew:			*
10.3	Niet kunnen tonen visum: Failure to presented Identity Card:			*
11.4	Bedekken kentekenplaat: Covered card'licence plate:		250,--	
11.6	1 Wedstrijdnummer of rallyschild ontbreekt: 1 competition number or rally plate is missing:		250,--	
11.6	Beide wedstrijdnummers en beide rallyschilden ontbreken: Both competition numbers or rally plates are missing:			*
12.3	Verbetering of verandering tijdcontrolekaart door deelnemer: Correction or amendment made to the time card:			*
13.1	1e Verkeersovertreding: 1st Infringement of the traffic laws:	1000		
	2e Verkeersovertreding: 2nd Infringement of the traffic laws:	2000		
	3e Verkeersovertreding: 3rd Infringement of the traffic laws:			*
	1e Snelheidsovertreding; overschrijding 11 t/m 20 km p/u: 1st Infringement \speeding;exceeding 11 up to and included 20 kmph:	1000		

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf\Penalty		
		Straf- seconden Penalty-se- conds	Boete (f) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion Refuse start
	1e Snelheidsovertreding; overschrijding 21 t/m 30 km p/u: 1st Infringement\speeding;exceeding 21 up to and included 30 kmph:	2000		
	1e Snelheidsovertreding; overschrijding > 30 km p/u: 1st Infringement\speeding;exceeding more then 30 kmph:			*
	2e Snelheidsovertreding; overschrijding 11 t/m 20 km p/u: 2n Infringement\speeding;exceeding 11 up to and included 20 kmph:	3000		
	2e Snelheidsovertreding; overschrijding > 20 km p/u: 2nd Infringement\speeding;exceeding more then 20 kmph:			*
	3e Snelheidsovertreding; overschrijding > 10 km p/u: 3rd Infringement\speeding;exceeding more then 10 kmph:			*
13.2.1	1e Overtreding servicevoorschriften: 1st Infringement service regulations:	1000		
	2e Overtreding servicevoorschriften: 2n Infringement service regulations			*
13.3	Auto (laten) slepen, duwen etc.: To tow and push the car:			*
13.4	Niet volgen verplichte serviceroute: Not follow a prescribed service-route:	1000		
13.5	1e Overtreding verkeningsverbod: 1st Infringement reconnaissance-prohibition:	1000		
	2e Overtreding verkeningsverbod: 2n Infringement reconnaissance-prohibition:			*

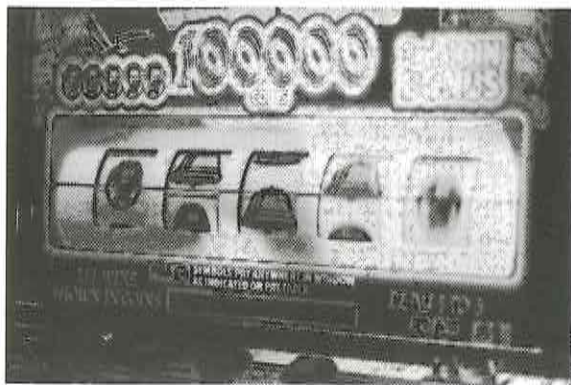
Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf\Penalty		
		Straf- seconden Penalty-se- conds	Boete (f) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion Refuse start
13.6	Milieuovertreding: Infringement environment-rules:			*
	+		vergoeding van kosten van reiniging, schade etc. to pay the cost of daeaning, demage etc.	
14.4	Overtreding reclamevoorschriften voor de start: Infringement advertising rules before the start:			**
15.3.5.1	Overtreding reclamevoorschriften na de start: Infringement advertising rules before the start:		250,--	*
15.3.5.2	Controlegebied uit verkeerde richting binnenrijden: Entering control area in any direction other than the rally:			*
15.4	In controlegebied achteruit rijden: To recross or re-enter a control area:			*
15.5	Niet opvolgen instructies officials: Not following instructions of the (control post)-officials:			*
16.1	Negeren inhaalverbod en gevaarlijk rijgedrag bij getoonde gele vlag: Infringement overtaking prohibition or dangerous handling by signal of danger: Auto te laat in wachtpark vóór de start: Lateness in starting area:		250,--	*
16.3	Te laat aan de start van het evenement. Per minuut: Late arrival at the start of the event. Every minute:	60		
16.3	Meer dan 10 minuten te laat aan de start: More then 10 minutes late at the start of the event			*
17.2	Missen PC langs een traject: Missing PC along road section:	30		

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf\Penalty		
		Straf- seconden Penalty-se- conds	Boete (f) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion Refuse start
17.3	Te vroeg of te laat bij een HTC langs een traject. Per minuut: Early or late arrival at a HTC along the road section. Per minute:	1		
17.3	Missen van een HTC langs een traject: Maximaal aantal strafseconden te behalen bij een HTC langs een traject: Missing HTC along the road section: Maximum penalty at a HTC along the road section:	30		
17.4	Te vroeg of te laat bij een TC langs een traject. Per minuut: Early or late arrival at a TC along the road section. Per minute:	1		
17.4	Missen van een TC langs een traject: Maximaal aantal strafseconden te behalen bij een TC langs een traject: Missing a TC along the road section: Maximum penalty at a TC along the road section:	30		
17.6	Niet of niet juist beantwoorde controlevraag langs een traject: Not answering or wrong answering of a question along the road-section:	30		
18.5	Na startsignaal meer dan 20 seconden op startlijn van klassemingsproef blijven staan: Fail to start within 20 seconds on a starting signal at a special stage:	120		
18.6	Valse start bij klassemingsproef: False start:	10		
18.7	Missen PC langs een klassemingsproef: Missing PC along a special stage:	900		
18.8	Te vroeg of te laat bij een HTC langs een klassemingsproef. Per seconde: Early or late arrival at a HTC along the road section. Per second:	1		

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf\Penalty		
		Straf- seconden Penalty-se- conds	Boete (f) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion Refuse start
18.8	Missen van een HTC langs een klassemmentsproef: Maximaal aantal strafseconden te behalen bij een HTC langs een klassemmentsproef: Missing HTC along the special stage: Maximum penalty at a HTC along the special stage:	900		
18.10	Te vroeg of te laat bij een FF langs een klassemmentsproef. Per seconde: Early or late arrival at a FF along the road section. Per second:	1		
18.10	Missen van een FF langs een klassemmentsproef: Maximaal aantal strafseconden te behalen bij een FF langs een klassemmentsproef: Missing FF along the special stage: Maximum penalty at a FF along the special stage:	900		
18.11	Niet of niet juist beantwoorde controlevraag langs een klassemmentsproef: Not answering or wrong answering of a question along the special stage:	900		
18.12	Verkeerd parcours tijdens klassemmentsproef\behendigheidspreef. Per keer: Driving wrong direction during a special stage\driving-skil test. Each time:	30		
18.12	Het raken of omrijden van een pilon tijdens klassemmentsproef\behendigheidspreef. Per pilon: Hitting a mark during a special stage\driving-skil test. Per mark:	10		
18.12	Het verkeerd verrichten van een garagestop tijdens klassemmentsproef\behendigheidspreef. Per verrichting: Wrong performance of a so-called "garage-stop" during a special stage\driving-skil test. Each wrong performance:	10		
18.12	Het niet juist verrichten van een "stop a cheval" tijdens een klassemmentsproef\behendigheidspreef. Per verrichting: Wrong performance of a so-called "stop a cheval" during a special stage\driving-skil test. Each wrong performance:	10		
18.14	Tijd niet kunnen inschrijven bij start klassemmentsproef. Time entry can not be made at the start of a special stage:		normstraf standard penalty	

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf\Penalty		
		Straf- seconden Penalty-se- conds	Boete (f) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion Refuse start
18.14	Tijd niet kunnen inschrijven bij finish klassementsproef: Time entry can not be made at the finish of a special stage:	120		
18.15 en 13.2.1	Service op een klassementsproef op afgesloten terrein: Service at a special stage in a closed area:		zie art. \see art. 13.2.1	
18.16	Resultaat op een klassementsproef, nadat deze vroegtijdig is gestopt: Result at a special stage, when stage is stopped before starting last crew:		tot dan behaalde hoogste aantal strafseconden highest number of seconds set till then	
18.18	Tegen de route inrijden op klassementsproef op afgesloten terrein: Drive on special stages in closed areas (circuits) in the opposite direction:			*
19.3	Te vroeg of te laat bij een ingangscntrole van een hergroepering. Per minuut: Early or late at the entry control of a regroup. Per minute:	1		
19.3	Maximaal aantal strafseconden bij een ingangscntrole van een hergroepering. Maximum penalty at the entry-control of a regroup:	30		
19.3	Te laat bij een uitgangscntrole van een hergroepering. Per minuut: Late at a exit-control of a regroup. Per minute:	60		
19.3	Meer dan 10 minuten te laat bij een uitgangscntrole van een hergroepering: More then 10 minutes late at a exit-control of a regroup.			*
19.3	Missen van een hergroeperingscontrole. Missing a regroup:	30		
19.7	Te vroeg of te laat bij de finishcontrole. Per minuut: Early or late at the finish-control. Per minute:	1		
19.7	Meer dan 60 minuten te laat bij de finishcontrole: More then 60 minutes late at the finish-control:		equipe wordt niet geclasseerd crew will not be classified	
19.7 en 19.10, 19.10.1	Missen van de finishcontrole: Missing the finish-control:		equipe wordt niet geclasseerd crew will not be classified	

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf\Penalty		
		Straf- seconden Penalty-se- conds	Boete (f) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion Refuse start
19.10.2	Missen hergroepering te Luxemburg: Missing regroup Luxembourg		equipe wordt niet geclasseerd crew will not be classified	
19.10.3	Meer dan 3 klassementsproeven niet gereden: Missing more then 3 special stages:		equipe wordt niet geclasseerd crew will not be classified	
20.2.3	Bevolen reparatie in parc fermé. Per minuut: Requested rapaires in parc ferme. Per minute:	1		
20.3	Herstellen lekke band, verlichting, ruit in wachtpark of in controlegebied, ná de starttijd. Per minuut: Change a punctured or damaged tyre, or repair the lamps, windscreen in a control area after the starting time. Per minute:	1		
20.6	Overtreding parc fermé-regels: Infringement perc fermé regulations:	1000		
21.1	Te laat bij keuring: Late at scrutineering:		250,-	
21.1	Meer dan 30 minuten te laat bij keuring: More then 30 minutes late at the scrutineering:			**
21.1 en 21.6	Auto voldoet bij keuring niet aan voorschriften: Car is not in accordance with the regulations at the scrutineering:			** *
21.7, 21.8 en 22.2	Ontbreken merktekens c.q. bedrog m.b.t. keuring: Absence identification marks or affixed marks etc.:			*



Bij ons loopt het spel altijd op rolletjes.

Holland Casino Scheveningen is niet voor niets één van de 8 officiële casino's die ons land rijk is. Want alleen bij ons kunt u er zeker van zijn dat alles volgens de regels gebeurt en dat het spel altijd op



rolletjes loopt. En dan hebben we het niet alleen over de speelautomaten in de Jackpotclub.

Ons personeel speelt een belangrijke rol, als het erom gaat ervoor te zorgen dat u uit bent in een onberispelijke omgeving. Al onze medewerkers hebben een intensieve opleiding achter de rug. Want het is beslist geen sinecure om bijvoorbeeld als croupier Franse Roulette onder de knie te krijgen. En in de praktijk moeten ze het spel en de spelers continu geconcentreerd kunnen volgen.

Daarnaast worden de direct geld uitkerende automaten in de Jackpotclub (waarover u voor 2 kwartjes per minuut meer te weten komt als u 06 - 350.310.50 belt) nauwlettend door onze medewerkers in de gaten gehouden. Het Nederlands Meetinstituut controleert bovendien regelmatig of alle meloenen,

kersen en klompen op hun plaats vallen. En ziet erop toe dat gemiddeld 90% van de inzet aan prijzen wordt uitgekeerd. Voorbeelden van een uitgebreid pakket maatregelen, waardoor wij kunnen

garanderen dat bij ons het spel volgens de regels wordt gespeeld. Bovendien staan wij onder toezicht van de nationale Raad voor de Casinospelen.

U vindt Holland Casino Scheveningen in het Kurhaus aan het Gevers Deynootplein 30, tel. 070 - 35 12 621. Vanaf 13.30 uur bent u voor vijf gulden iedere dag van harte welkom, als u maar correct gekleed aan de receptie verschijnt, minimaal 18 jaar oud bent en een geldig legitimatiebewijs meeneemt. Entreevoorwaarden, die u in het licht van dit verhaal als vanzelfsprekend in de oren zullen klinken.

HOLLAND
CASINO
SCHEVENINGEN

In de Holland Casino's kom je ogen tekort.

Met dank aan de sponsors

94

MULTI TANK CARD



Rabobank 



Classic Car Interiors
AUTOBEKLEDERIJ

HOLLAND
CASINO
SCHEVENINGEN

seco
Breda

VERENIGING
BOULEVARD
SCHEVENINGEN



DUCKHAMS
MOTOR OIL 



STICHTING PROMOTIE DEN HAAG 
THE HAGUE VISITORS & CONVENTION BUREAU