

*Classic*  
**SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN**

Alphen a/d Rijn, 26 juni 1995

Beste S.L.S. deelnemers,

Hierbij bevestigen wij uw deelname aan de 3e Classic S.L.S. en ontvangt u het reglement, welke van toepassing is voor de Classic S.L.S. 1995 op 25, 26 en 27 augustus.

De toekenning van uw startnummer en uw tijdstip van technische keuring zal u ca. 3 weken voor de start van het evenement worden toegezonden.

Tevens kunnen wij u melden, dat het aantal van 135 deelnemers reeds is overschreden en de verwachting dan ook gerechtvaardigd is dat het geplande aantal van 150 deelnemers spoedig zal worden bereikt.

Het internationale karakter van de Classic S.L.S. 1995 moge blijken uit inschrijvingen vanuit Amerika, Engeland, Duitsland, Frankrijk, België, Luxemburg en uiteraard een groot aantal Nederlanders.

Als eventuele bijlage sturen wij u een overzicht van de nog ontbrekende zaken, die wij door middel van een kruisje hebben aangegeven.

Voor eventuele vragen kunt u ons altijd bereiken via het wedstrijdsecretariaat, tel.nr. 01720 - 26884, fax.nr. 01720 - 71898 (na 13.00 uur).

Rest ons nog u allen een prettige vakantie toe te wensen met het S.L.S. reglement in uw reisbagage en graag tot ziens in Scheveningen.

Met vriendelijke groeten,



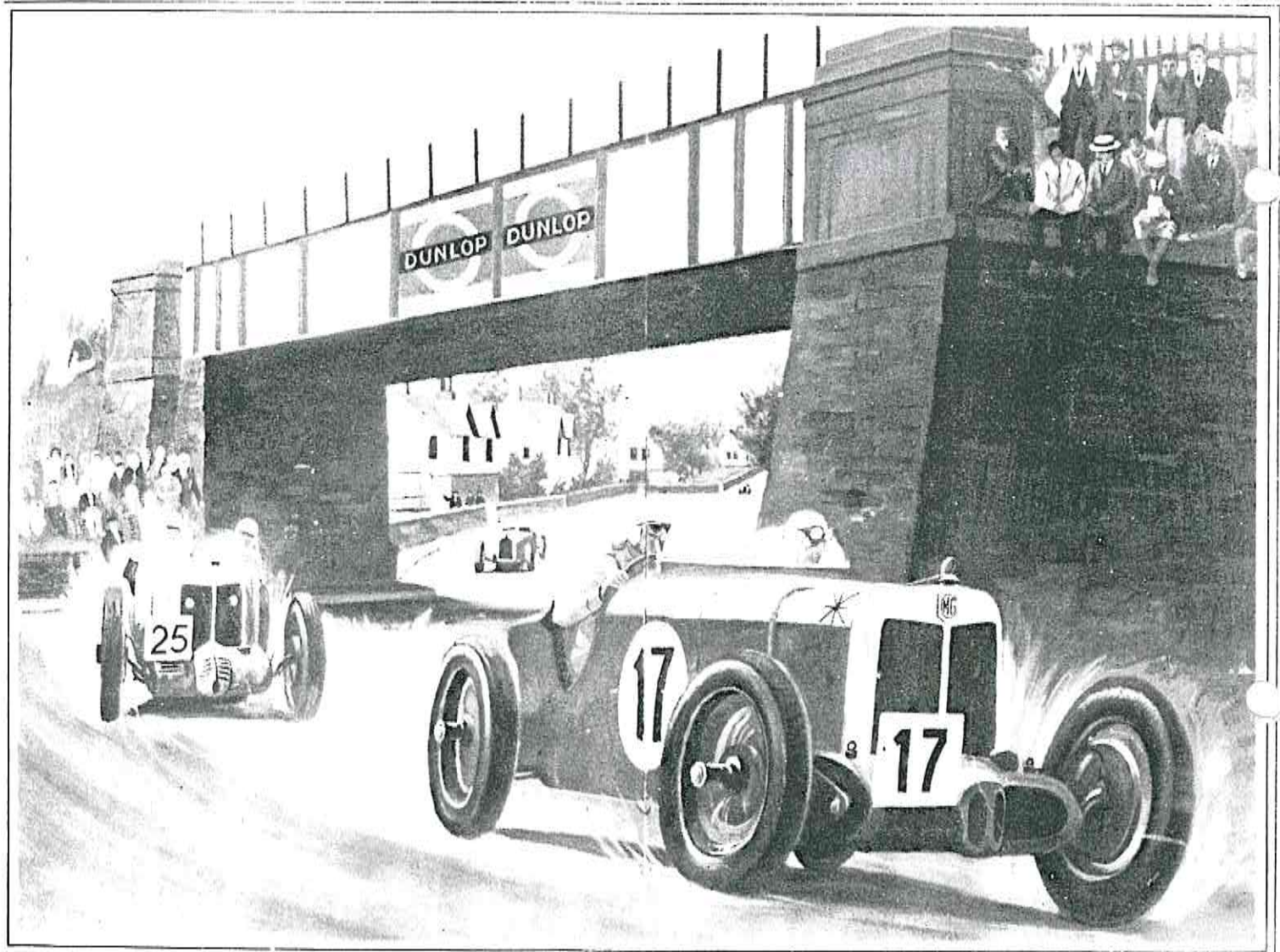
Namens de Organisatie,  
Miranda Riethorst

26 - 27 - 28 augustus

*Aernout*

# 19 Classic 95

# SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN



# REGLEMENT



**Wedstrijdsecretariaat Classic S.L.S.****Herfstlaan 11****2408 NK Alphen a/d Rijn****Nederland****Tel. : 01720 - 26884 (na 13.00 uur)****Fax : 01720 - 71898****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**



## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
Voorwoord .....	4
I Programma .....	5
II Organisatie .....	7
Art. 1 Organisatie .....	7
III Algemene bepalingen .....	9
Art. 2 Kampioenschappen .....	9
Art. 3 Beschrijving .....	9
Art. 4 Toe te laten auto's .....	9
Art. 5 Toe te laten deelnemers .....	10
Art. 6 Inschrijfformulier - inschrijving .....	10
Art. 7 Inschrijfgeld - verzekering .....	10
Art. 8 Wijziging van het reglement - bulletins .....	12
Art. 9 Toepassing en interpretatie van het reglement .....	12
IV Algemene verplichtingen .....	13
Art. 10 Equipes .....	13
Art. 11 Startvolgorde - rallyschilden - wedstrijdnummers .....	13
Art. 12 Tijdcontrolekaart .....	14
Art. 13 Verkeersregels - reparaties - serviceteams - verkennen - milieu .....	14
Art. 14 Reclame .....	16
V Verloop van het evenement .....	17
Art. 15 Routeopdracht .....	17
Art. 16 Start van het evenement .....	18
Art. 17 Trajecten .....	18
Art. 18 Klassementsproeven .....	20
Art. 19 Hergroeperingscontroles - start/finish van een etappe - finish van het evenement - uitvallen en herstarten - niet klassering .....	22
Art. 20 Parc Fermé .....	24
VI Keuring - straffen .....	25
Art. 21 Keuring voor de start en tijdens het evenement .....	25
Art. 22 Eindkeuring .....	26
Art. 23 Samenvatting straffen .....	26



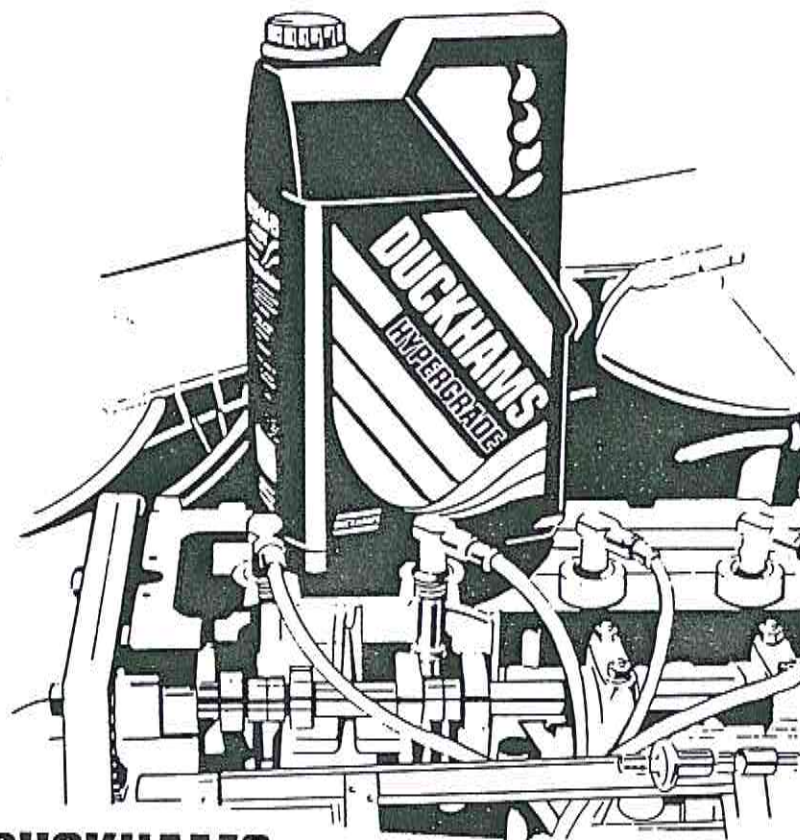
VII	Protesten - klassementen - prijzen .....	26
Art. 24	Protesten - beroepen .....	26
Art. 25	Klassementen .....	27
Art. 26	Prijzen - bekens .....	28
Art. 27	Prijsuitreiking .....	28

Bijlage A

Bijlage B

Bijlage C

## DUCKHAMS HYPERGRADE THE ENGINES CHOICE



**DUCKHAMS**  
**HYPERGRADE**  
 MOTOR OIL



## Voorwoord

Scheveningen, 28 april 1995

Beste autosportvrienden,

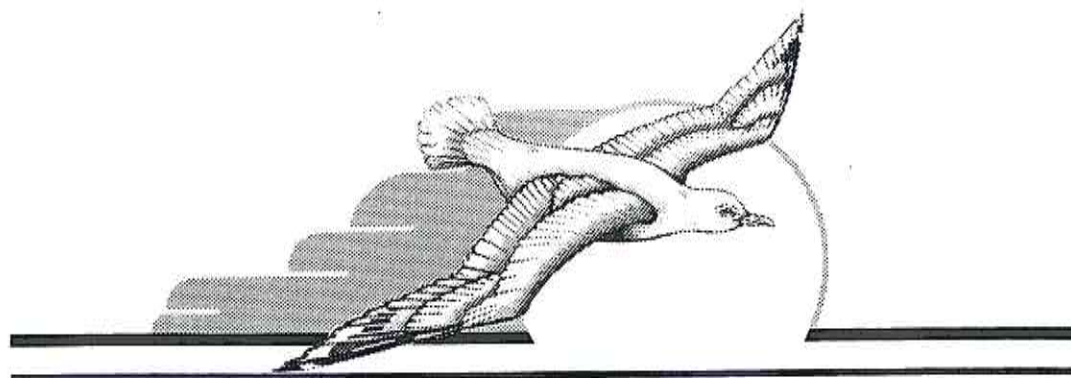
Wij zijn blij dat we u mogen begroeten als inschrijver voor de 3e Classic Scheveningen - Luxemburg - Scheveningen 1995.

Deze editie van de Classic S.L.S. telt evenals in 1994 mee voor de Benelux Regularity Challenge.

De S.L.S. kent een lange traditie, maar tijden veranderen. Vandaar dat we naar de eisen des tijds en ook op veler verzoek besloten hebben de rally in drie delen te knippen. Voorts zullen we bijzonder toezien dat de deelnemers zich zullen houden aan de geschreven en ongeschreven regels aangaande het verkeersgedrag en de bescherming van het milieu. Maar wat natuurlijk blijft is een gezellige SLS-sfeer, onze uitstekende drankjes en maaltijden tijdens de rally en ons streven om het u volledig naar de zin te maken.

Wij wensen u bij voorbaat al veel rally-plezier. En vergeet niet ..... Scheveningen bruist het gehele jaar door. Kom daarom gerust een dagje eerder.

Tot ziens in Scheveningen.  
Het organisatiecomité



EUROPA HOTEL  
— Scheveningen —





# I Programma

Deelname aan de met een \* gemerkte delen van het programma is niet verplicht.

## Vrijdag 25 augustus 1995

Tijdstip in acceptatiebrief	Uitgifte van rallyborden, wedstrijdnummers, servicerallyborden, reclame, etc. direct gevolgd door de technische keuring op de in de acceptatiebrief vermelde locatie op het in de acceptatiebrief aangegeven tijdstip. Direct na goedkeuring dient de auto in het wachtpark op de boulevard te Scheveningen te worden geplaatst (art. 16.1). Op dat moment vangt de bewaking van het parc fermé aan.
09.00 - 15.00 uur	Documentencontrole op de in de acceptatiebrief vermelde locatie.
09.00 - 15.00 uur	Uitgifte routeboek, serviceboek en eventuele andere bescheiden, na afhandeling technische keuring en documentencontrole, op de in de acceptatiebrief vermelde locatie.
15.00 uur	Sluiting inschrijvingstermijn voor teams
16.00 uur	Briefing deelnemers met een welkom-drink in Rallyheadquarters in het Europa hotel.
16.30 uur	Publicatie van de lijst met tot de start toegelaten deelnemers, met vermelding van de starttijd
*16.30 - 17.00 uur	Beantwoording vragen, nadere toelichting op het reglement, tijdkaarten etc.
18.01 uur	Vertrek vanaf startpodium toegelaten deelnemer met het laagste startnummer, voor de eerste etappe.

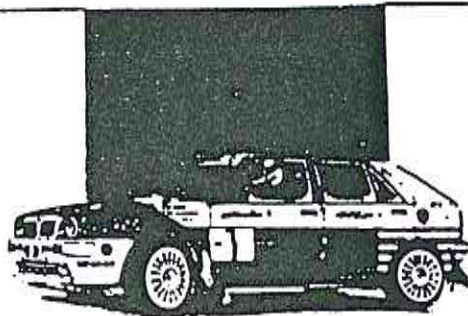
## Zaterdag 26 augustus 1995

*07.00 uur	Aanvang ontbijt
07.15 uur	Publicatie officieel tussenklassement (sportklasse) etappe 1, op het publicatie bord in het hotel Holiday Inn te Brussel
08.01 uur	Vertrek 1e deelnemer voor de tweede etappe.
08.30 uur	Publicatie officieel tussenklassement (tourklasse) etappe 1, op het publicatiebord in het hotel Holiday Inn te Brussel

## Zondag 27 augustus 1995

*07.00 uur	Aanvang ontbijt
07.15 uur	Publicatie van het definitief tussenklassement (sportklasse) van etappe 1 en van het officieel tussen klassement (sportklasse) etappe 2, op het publicatiebord in het hotel Holiday Inn te Brussel

- 08.01 uur            Vertrek 1e deelnemer voor de derde etappe.
- 08.30 uur            Publicatie van het definitief tussenklassement (sportklasse) van etappe 1 en van het officieel tussenklassement (tourklasse) etape 2, op het publicatiebord in het hotel Holiday Inn te Brussel
- 14.31 uur            Aankomst finishpodium eerste deelnemer.
- 14.31 uur            Aanvang Scheveningen parade
- 18.00 uur            Publikatie van het definitief tussenklassement tot en met etappe 2 en van de officiële uitslag
- 18.45 uur            Publikatie definitieve uitslag
- 19.00 uur            Aanvang prijsuitreiking
- \*19.00 uur            Aanvang "afscheids-hapje-en-drankje"
- 21.00 uur            Einde bewaking parc fermé



**F R A N K   V E R H O E V E N**  
rally-verslaggeving

Bosserdijk 26, 3828 CB Hoogland, tel.: 033 - 80 28 59

████████████████████





## II Organisatie

### Art. 1 Organisatie

#### Art. 1.1 Definitie

De Stichting *Classic* S.L.S. organiseert op 25, 26 en 27 augustus 1995 de "Classic Scheveningen - Luxemburg - Scheveningen 1995".

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 (met ontheffing) 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 en met 31 december 1974. 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 duurt drie dagen. Het is door de FIVA goedgekeurd onder nummer A7/95.

Door al deze karakteristieken, is dit evenement van het type FIVA A 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. 2.1 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
secretaris	-	Kees Schraag
wedstrijdsecretaris	-	Miranda Riethorst
lid	-	Jan Brouwer
lid	-	Etienne Carlens (B)
lid	-	Hans Geerdink
lid	-	Heleen van Haastert
lid	-	Ernst Kleijn
lid	-	Renate Kleijn
lid	-	Arno Mulder
lid	-	Hans Nossent
lid	-	Stephan Praalder
lid	-	Marcel Riethorst
lid	-	Frank Rijkhoff
lid	-	Fred Spaaij
lid	-	Serge Stif
lid	-	Gerald Timmermans

**Art. 1.3 Wedstrijdsecretariaat**

Het wedstrijdsecretariaat is gevestigd:

- tot 25 augustus 1995 en na 27 augustus 1995:  
Herfstlaan 11  
2408 NK Alphen a/d Rijn  
Nederland.  
telefoon 01720-26884  
telefax 01720-71898

- Op 25 augustus 1995 tot 20.00 uur  
en op 27 augustus 1995 vanaf 10.00 uur:  
Rallyheadquarters (Europa Hotel)  
Zwolsestraat 2  
2587 VJ 's-Gravenhage  
Nederland  
telefoon 070-3512651  
telefax 070-3506473

Op 25 augustus 1995 van 20.00 uur  
tot 27 augustus 1995 10.00 uur:  
Holiday Inn Brussels Airport  
Holidaystraat 7  
1920 Diegem  
Brussel  
Belgie  
telefoon (02) 7205865  
telefax (02) 7204145

**Art. 1.4 Officiële publikatiebord**

Officiële publikatieborden bevinden zich in Rallyheadquarters (Europa Hotel te Scheveningen) in het hotel Holiday Inn Brussels Airport en op een locatie in Luxemburg nog nader te noemen in een bulletin. Voorts kunnen zich officiële publikatieborden bevinden bij passeercontroles en tijdcontroles. De equipes dienen zelf zich ervan te gewispen 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**

Algemene leiding tevens wedstrijdleader	-	Harold Edinga
Hoofd algemene zaken plv. wedstrijdleader	-	Fred Spaaij
	-	Hans Nossent
	-	Ernst Kleijn
Wedstrijdsecretaris	-	Miranda Riethorst

De overige officials van het evenement worden nader bekend gemaakt in een bulletin.





### 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 1200 kilometer met 6 klassementsproeven. De rally is verdeeld in 3 etappes en 7 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 van 1 januari 1905 tot en met 31 december 1918
- Categorie C: Auto's gebouwd van 1 januari 1919 tot en met 31 december 1930
- Categorie D: Auto's gebouwd van 1 januari 1931 tot en met 31 december 1945
- Categorie E: Auto's gebouwd van 1 januari 1946 tot en met 31 december 1960
- Categorie F: Auto's gebouwd van 1 januari 1961 tot en met 31 december 1974

Art. 4.2 Tot de wedstrijd worden toegelaten de auto's behorende tot de categorie C 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/h.

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 welke zend/ontvangst-apparatuur
- die voorzien is van een elektronische tripmaster, elektronische speed pilot, 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 Buiten de gewone lichten, waarmee het voertuig standaard of van fabriekswege is uitgerust, mogen:

- aan de voorzijde van de auto maximaal 2 bijkomende mistlichten, en maximaal 2 verstralers gemonteerd worden (max. breedte of max. diameter 21 cm);
- aan de achterzijde van de auto maximaal 2 mistlichten en 2 achteruitrijlichten gemonteerd worden.

Art. 4.5 In de auto's dienen aanwezig te zijn:

- een deugdelijke brandblusser (poederblusser van min. 1 kg, maar bij voorkeur van 2 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 aanvullende verzekering voor regelmatigheidsritten (zie art. 7.3).



**Art.4.7** Voor de auto's die deelnemen moet een FIVA-Identity-card of een FIA-Historic- Vehicle-Identity-Form verstrekt te zijn. Van deze bepaling kan door de wedstrijdleader nog alleen voor deze editie van het evenement ontheffing worden verleend.

**Art. 4.8** Wielen en banden mogen niet buiten de wielkasten steken.

**Art. 4.9** Het uitlaadgeluid mag op geen enkele moment gedurende het evenement boven 100 dB(A) komen, gemeten op een afstand van 50 cm vanaf het einde van de uitlaadpijp onder een hoek van 45 graden, met de motor draaiende op 4500 t/min.

## **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. 5.4** Zowel de eerste als de tweede bestuurder dienen lid te zijn van een bij de FIVA of FEHAC aangesloten vereniging of -club. Van deze bepaling kan door de wedstrijdleader nog alleen voor deze editie van het evenement ontheffing worden verleend.

## **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: Herfstlaan 11, 2408 NK Alphen a/d Rijn, Nederland, telefax 01720-71898. Het inschrijfformulier moet in het bezit zijn van het organisatiecomité vóór 31 juli 1995, 24.00 uur. Inschrijvingen ontvangen ná 31 juli 1995 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.

**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 995,-, inclusief de verplichte aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten (zie art. 7.3).

In het inschrijfgeld is begrepen:

- alle wedstrijdbescheiden, portiernummers en twee rallyschildjes;
- een welkom-drank tijdens de briefing;





- twee overnachtingen in Brussel voor twee personen op basis van een twee-persoonskamer inclusief ontbijt gedurende de nachten van vrijdag 25 augustus op zaterdag 26 augustus 1995 en van zaterdag 26 augustus 1995 op zondag 27 augustus 1995;
- tijdens de rally maaltijden en drankjes;
- 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 vijf 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 kunnen worden geaccepteerd, als het totale inschrijfgeld door het organisatiecomité is ontvangen. Zonder betaling van het inschrijfgeld wordt de equipe niet toegelaten tot de start.
- Art. 7.3** Het inschrijfgeld omvat de premie voor de aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten. De deelnemer is verplicht - voor zover nog nodig - 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 verzekering dient bij de documentencontrole gesloten te zijn.
- 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:  
*"I have read the conditions of entry and agree to be bound by them. In consideration of the acceptance of my entry or my being permitted to take part in the Classic Scheveningen Luxemburg Scheveningen 1995. I declare that during the whole period of the Event my entry will be covered by a Public Liability Policy. I further declare that in case of the Event taking place wholly or partly on the public roads of the Netherlands, Belgium and Luxemburg that the use of the vehicle hereby entered is covered by the necessary statutory insurance as required by the National Authority and Road Traffic Laws of the Netherlands, Belgium and Luxemburg which valid for such part of this Event as shall take part on roads as defined by the National Laws. I also declare that the driver or drivers of my vehicle herein entered hold(s) the necessary driving and competition licenses as required by the National Laws of the Netherlands, Belgium and Luxemburg and has not been disqualified from holding or obtaining such licence. I agree, also in name of the servicecrew and all assistants for which I'm responsible (art. 13.2), to save harmless and to keep indemnified from and against all actions, claims and demands arising out, of or in connection with participation of the event, FIVA, the organizer, their officials, marshals and assistants, the "stichting Classic S.L.S.", the sponsors." This agreement has to be signed at the Control of Documents. If this agreement is not signed, the crew will be not admitted to the 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.

**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.

## **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:

- a. 'deelnemer': natuurlijke persoon of rechtspersoon;
- b. 'equipe': eerste en/ of tweede bestuurder;
- c. '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.
- d. 'etappe' een deel van de rally, dat van de andere delen van de rally wordt gescheiden door een pauze van 6 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.

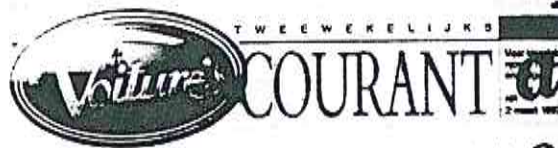


# Actueel

## nieuws over klassieke automobielen en motoren.

- ELKE TWEE WEKEN IN VOITURE'S COURANT:**
- \* meer dan 200 klassieke auto's te koop;
  - \* uitgebreide evenementen-agenda;
  - \* de nieuwste titels in de boekenrubriek;
  - \* modellen en miniatuur;
  - \* het laatste nieuws.

Neem een  
abonnement  
en adverteer  
gratis!



**De koetswerken van P.J. Pennock**  
**Een Haagse carrossier**

**Op zoek naar klassieke Smachten in Uruguay**



**Tweewekelijks naar Frankrijk?**  
Het tweewekelijks 'Voiture's Courant' verspreiden. Het is een tijdschrift dat de klassieke auto- en motorenwereld in Nederland en België bereikt. Het wordt uitgegeven door Voiture's Courant, een vereniging van klassieke auto- en motorenliefhebbers. Het tijdschrift bevat artikelen over de geschiedenis van de klassieke auto, de laatste nieuwtjes, en de mogelijkheden om een klassieke auto te kopen. Het wordt uitgegeven twee keer per week.



**Rallycircus gaat weer draaien op volle toeren**

**IN DIT NUMMER**

- \* Volkswagen-elti te koop in Londen 2
- \* Winnen van de wagen 3
- \* De nieuwe Challenge 4
- \* Commentaar op de autoverzekering 67
- \* De presentatie van de 89
- \* Tweewekelijks 94

Bel **05720-58899** voor een abonnement (elke werkdag van 9.00 tot 17.00 uur) of stuur de bon (zonder postzegel) naar: Voiture's Courant, Antwoordnummer 7, 8100 VB Raalte

Wanneer u zich abonneert op Voiture's Courant kunt u profiteren van onze abonnee-service. Abonnees mogen namelijk gratis adverteren in de rubriek aangeboden & gevraagd. Bovendien ontvangt u de eerste drie nummers gratis!

# Ja

noteer mij voor ten minste één jaar als abonnee van Voiture's Courant.

Naam: \_\_\_\_\_  
 Adres: \_\_\_\_\_  
 Postcode/plaats: \_\_\_\_\_

Deze actie is alleen geldig indien u het afgelopen halfjaar niet al abonnee van Voiture's Courant bent geweest. Een jaarabonnement Voiture's Courant (24 nummers) kost f 59,50. U ontvangt de eerste drie nummers gratis en daarom betaalt u - per acceptgirokaart - voor het eerste jaar f 52,-. Voor de kaart zorgen wij. Losse nummers van Voiture's Courant kosten f 3,25. Kortom: het eerste jaar pakt u een voordeel van ruim 25 gulden mee!

**B O N**

Twee internationale ondernemingen, t.w.

**Richard Buchen GmbH,**  
Köln. (Ruhr-Carbo groep)

en

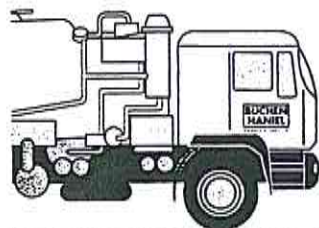
**Haniel Industrie Service GmbH,**  
Duisburg (Haniel groep),

hebben opgericht voor de Benelux:

**BUCHEN HANIEL industrie service b.v.**

Door bundeling van deze internationale kracht is Buchen Haniel industrie service in staat u 24 uur per dag van dienst te zijn bij o.a. voorbereiding en uitvoering van uw shut down's en alsmede voor reguliere reinigingswerkzaamheden en bestrijding van calamiteiten.

Namens directie en medewerkers,  
BUCHEN HANIEL industrie service b.v.



**BUCHEN  
HANIEL**

INDUSTRIE SERVICE

**Uw partner voor:**

- Catalyst handling
- Hogedruk watertechnieken
- Vacuum- en Vacupress technieken
- Riool-, reiniging, inspectie, renovatie
- Betonverwijdering
- Asbestverwijdering
- Bodemsaneringen
- Chemische reinigingen
- Reactor- en tankreiniging
- Leidingreiniging
- Begeleiding (gevaarlijk) afval
- Vetopvang putten
- Calamiteiten

**BUCHEN  
HANIEL**

INDUSTRIE SERVICE

**Industrieweg 54  
6651 KR Druten  
Nederland**

**Tel. +31 - (0)8870 - 17290  
Fax +31 - (0)8870 - 16324**





## IV Algemene verplichtingen

### Art. 10 Equipages

- Art. 10.1** Alleen equipages 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, voorzover dit visum door de organisatie is verstrekt. 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  
serie 2 - De tourklasse
- 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, (1 in stickermodel, hierna ook te noemen rallyschild) 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 verstrekte witte fonds en de daarop geplakte 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 - of bij de start van een etappe, 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. Elke equipe is zelf als enige verantwoordelijk voor haar tijdcontrolekaart.
- Art. 12.2** 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 - verkennen - 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. woonbebouwingen 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/h: 1000 strafseconden;
  - \* overschrijding met 21 t/m 30 km/h: 2000 strafseconden;
  - \* overschrijding met 31 km/h of meer: uitsluiting.
- 2e overtreding:
  - \* overschrijding met 11 t/m 20 km/h: 3000 strafseconden;
  - \* overschrijding met 21 km/h of meer: uitsluiting.
- 3e overtreding: overschrijding met meer dan 10 km/h: 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 wedstrijdleider 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 klassemingsproeven uitgezet op afgesloten terreinen, zoals circuits, (zie art.18.15) in controlegebieden en in parc fermés (zie art. 20).
- Het verlenen van service op klassemingsproeven 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. Het is niet toegestaan de equipe met een serviceauto of op andere wijze direct te volgen. Het verkennen van klassemingsproeven en trajecten met een serviceauto of op andere wijze is verboden. 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 routebeschieden voor het serviceteam. Indien zulks in deze routebeschieden 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 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.

**Art. 14.3** De totale oppervlakte van de aan te brengen reclame mag niet meer zijn dan 20 dm<sup>2</sup>, terwijl de grootste oppervlakte niet meer dan 10 dm<sup>2</sup> mag zijn, dit alles met een tolerantie van 10% en voorts exclusief de reclame van de organisatie.  
Een clubkenteken wordt niet aangemerkt als reclame.

**Art. 14.4** 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.



## V 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 waarschuwbord 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 waarschuwbord 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 tijdens een klassementsproef 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.
- 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** Equipes zijn verplicht instructies van als zodanig herkenbare (controlepost)officials op te volgen, op straffe van uitsluiting.
- Art. 15.5** Officials kunnen de equipes 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 equipes 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 publicatiebord 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 equipes 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 equipes 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;
- of hij tijdens het traject op elk moment zo exact mogelijk ("op de minuut") met de voorgeschreven gemiddelde snelheid rijdt (maar met een tolerantie van 15 minuten; zie art. 17.3).

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 waarschuwingsbord met daarop afgebeeld een stempel. (zie bijlage A).  
Ná het passeren van het "gele stempelbord" dient de equipe zich direct bij de controlepost-marshals 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.  
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. 17.3** 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 aandoen van een HTC wordt als volgt bestraft:  
- 15 minuten t/m 29 minuten: 15 strafseconden  
- 30 minuten of meer: 30 strafseconden  
Het te laat aandoen van een HTC wordt als volgt bestraft:  
- 15 minuten t/m 29 minuten: 15 strafseconden  
- 30 minuten of meer: 30 strafseconden  
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 waarschuwingsbord 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 straf 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.  
Te allen tijde dient de deelnemer - hij is daarvoor zelf volledig verantwoordelijk, ook indien de route niet door de organisatie is afgepijld - zo kort mogelijk na de onderbreking de oorspronkelijk geplande route te vervolgen.
- 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 op elk moment 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 equipe de in het routeboek aangegeven route rijdt en of hij op welk gedeelte van de klassementsproef dan ook 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 waarschuwbord 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 wegrijden. 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 **passeercontrole (PC)** wordt langs de klassemingsproef aangegeven met een rood bord met daarop afgebeeld een stempel, ongeveer 25 meter voorafgegaan door een geel waarschuwingsbord met daarop afgebeeld een stempel. (zie bijlage A).  
Ná het passeren van het "gele stempelbord" dient de equipe zich direct bij de controlepost-marshals te melden en de controlekaart af te geven.  
Een de passeercontrole kan ook in het routeboek zijn aangegeven, maar dat behoeft niet.  
Het missen van een passeercontrole wordt bestraft met 900 strafseconden.
- Art. 18.8** Een **geheime tijdcontrole (HTC)** wordt niet in het routeboek aangegeven en is evenmin langs de klassemingsproef 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 klassemingsproeven 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 klassemingsproef 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** Klassemingsproeven eindigen met een **vliegende finish (FF)**; stoppen tussen het gele waarschuwingsbord 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 klassemingsproefkaartje 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 klassemingsproefkaartje 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.  
Het maximaal aantal strafseconden te behalen bij een FF bedraagt 900 strafseconden.
- Art. 18.11** 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 klassemingsproef kan een zogenaamde behendigheidspreef omvatten: het op de juiste wijze rijden van een uitgezet parcours.  
Het rijden van een verkeerd parcours wordt bestraft met 30 strafseconden per keer.  
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 klassemingsproef 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 klassementsproef 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 klassementsproef tijdelijk was geblokkeerd.

**Art. 18.14** Indien de tijd door een fout van de equipe niet kan worden ingeschreven, worden de volgende straffen opgelegd:

- a. bij de start: normstraf (zie art. 18.13)
- b. bij de finish (stopfinish): 120 strafseconden.

**Art. 18.15** Tijdens een klassementsproef 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 klassementsproeven 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 klassementsproef, om welke reden dan ook, definitief wordt gestopt vóórdat 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 klassementsproef een normstraf geldt (art. 18.13), mag de toegekende fictieve strafseconden de normstraf voor deze klassementsproef 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 klassementsproeven 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 equipes op straffe van uitsluiting verboden op klassementsproeven op afgesloten terreinen (circuits e.d.) tegen de route in te rijden.

## **Art. 19 Hergroeperingscontroles - start/finish van een etappe - finish van het evenement - 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 equipes ontstaan door vertraging en/ of opgave. Daarom moet de starttijd vanuit een hergroepering in aanmerking worden genomen en niet de geprogrammeerde tijdsduur er van.

De finish van een etappe en de start van de volgende etappe worden aangemerkt als een hergroeperingscontrole.

**Art. 19.2** Een hergroeperingscontrole wordt in het routeboek naar plaats en op de tijdcontrolekaart naar tijd aangegeven. De ingangscntrole van de hergroepering 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. De uitgangscntrole 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 strafstijd 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 hergroeperingscontrole (d.i. het niet aandoen van zowel de ingangs- 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 klassementsproefkaartjes van de verreden klassementsproeven 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 wedstrijdleider 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 finishcontrole 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 strafstijd 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 finishcontrole 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 finishcontrole aandoet, wordt hij niet geclasseerd.  
Het missen van een finishcontrole 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.

Het 'invoeegen' dient evenwel zodanig te geschieden dat de equipe weer binnen het voor hem oorspronkelijk geldende ideale tijdschema kan volgen. Daarom mag de aansluiting weer verkregen worden bij een hergroeperingscontrole (art. 19.2) of bij de start van een etappe.

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 in Luxemburg ("keerpunt") 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.

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.





- Art. 20.4** 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 20 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 protesttijd 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 (zie ook art. 4) 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;
  - lidmaatschapkaarten 1e en 2e bestuurder;
  - controle verzekeringsbewijs/groene kaart;
  - controle aanvullende verzekering;
  - ondertekenen vrijwaringsclausule.
- Art. 21.5** Uitsluitend auto's
- die voldoen aan de verkeerswetgeving van het land waarin zij zijn geregistreerd
  - die voorts veilig genoeg zijn om op de openbare weg toegelaten te worden
  - 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 (poederblusser min. 1 kg doch bij voorkeur 2 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 wedstrijdleder.

- 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 (zie ook art. 4) 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 wedstrijdleder 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.

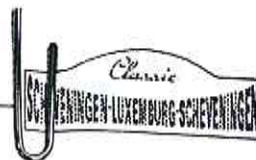
Straffen op te leggen door of namens de wedstrijdleder zijn samengevat in bijlage C van dit reglement.

# **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** 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, 90 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

19e plaats en lager steeds 1 punt minder.

In geval van ex-aequo bij de teams, zal het team met een meetellend equipe 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-trofee. Voorts zijn de volgende prijzen (trofeeën) beschikbaar:

- een trofee voor de algemeen winnaar in de tourklasse
- in de sportklasse per groep (C, D, E en F) een eerste, tweede prijs en een derde prijs;
- in de tourklasse per groep (C, 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 equipe tijdens de aankomst op de boulevard in Scheveningen, toe te kennen door een nader te benoemen jury
- een pechprijs
- 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 l).

### AUTOBEKLEDERIJ

## Classic Car Interiors

Restauratie van klassieke auto-interieurs

CCI heeft zich de afgelopen jaren geprofileerd als specialist bij uitstek v.w.b. interieurrestauraties 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  
Telefoon 08380-20194  
Telefax 08380-24998

