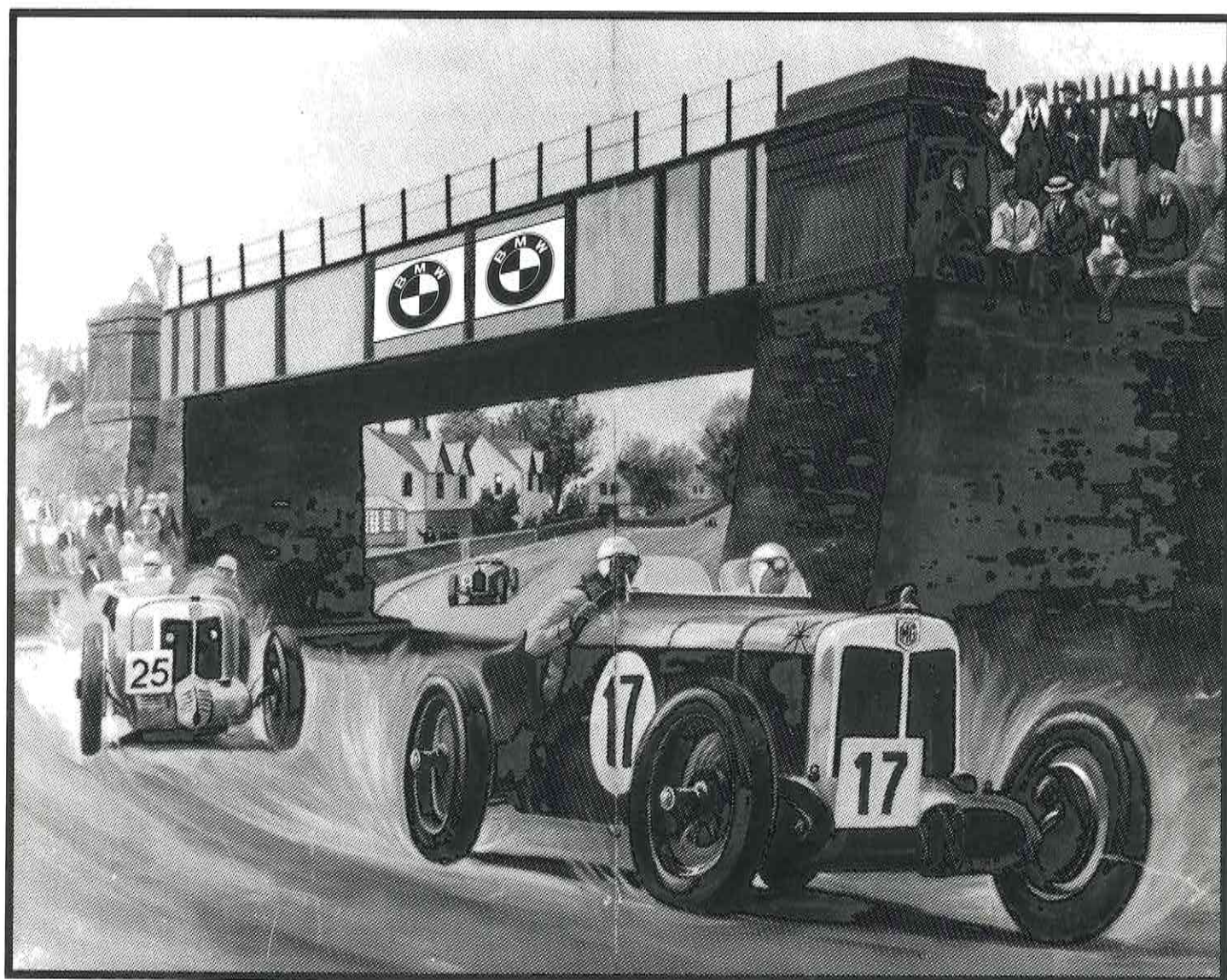


1996

*Classic*  
SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN



*REGLEMENT*

**Wedstrijdsecretariaat Classic S.L.S.**

**Herfstlaan 11**

**2408 NK Alphen a/d Rijn**

**Nederland**

**Tel.: 0172 - 426884 (na 13.00 uur)**

**Fax.: 0172 - 471898**

**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

Voorwoord .....	4
I Programma .....	5
II Organisatie .....	7
Art. 1 Organisatie .....	7
III Algemene bepalingen .....	9
Art. 2 .....	
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 .....	11
Art. 8 Wijziging van het reglement - bulletins .....	12
Art. 9 Toepassing en interpretatie van het reglement .....	13
IV Algemene verplichtingen .....	14
Art. 10 Equipages .....	14
Art. 11 Startvolgorde - rallyschilden - wedstrijdnummers .....	14
Art. 12 Tijdcontrolekaart .....	15
Art. 13 Verkeersregels - reparaties - serviceteams - verkennen - milieu .....	15
Art. 14 Reclame .....	17
V Verloop van het evenement .....	18
Art. 15 Routeopdracht .....	18
Art. 16 Start van het evenement .....	19
Art. 17 Trajecten .....	19
Art. 18 Klassementsproeven .....	21
Art. 19 Hergroeperingscontroles - start/finish van een etappe - finish van het evenement - uitvallen en herstarten - niet klassering .....	24
Art. 20 Wachtpark .....	25

VI	Keuring en straffen .....	27
	Art. 21 Keuring voor de start en tijdens het evenement .....	27
	Art. 22 Eindkeuring .....	28
	Art. 23 Samenvatting straffen .....	28
VII	Protesten - klassementen - prijzen .....	29
	Art. 24 Protesten - beroepen .....	29
	Art. 25 Klassementen .....	29
	Art. 26 Prijzen - bekercups .....	30
	Art. 27 Prijsuitreiking .....	30

Bijlage A

Bijlage B

Bijlage C

## EEN DIESEL IN DE ZEVENDE HEMEL.



Vroeger was een dieselmotor toch iets heel anders dan een benzinemotor. De altijd wat trage, luidruchtige eigenschappen beletten hem om als een volwaardige motor gezien te worden.

Dat is nu voorbij. Want BMW introduceert voor het eerst in haar geschiedenis een model uit de 7-serie met een dieselmotor: de BMW 725tds. Een stille, betrouwbare en vooral zuinige motor die

nu dus zijn entree maakt in de topklasse van BMW. En dat is natuurlijk een beetje de zevende hemel. Kom daarom eens bij ons luisteren naar het mooiste diesegeluid op aarde.

En terwijl u de radio aanzet en wegzinkt in een stoel die in talloze standen verstelbaar is, zou het ons niet verbazen als u zich even net zo voelt als die nieuwe dieselmotor.

### BMW Den Haag bv

Donau 38-40, Leidschendam.  
Telefoon: (070) 317 81 00 (hoofdvestiging).  
2e Schuytstraat 290, Den Haag.  
Telefoon: (070) 346 97 03 (filiaal).



**BMW MAAKT RIJDEN GEWELDIG.**

# Voorwoord

Scheveningen, juni 1996

Beste Autosportvrienden,

Dat de SLS niet alleen in de vijftiger jaren populair was, mag blijken uit het record aantal inschrijvingen voor de vierde editie van de Classic SLS. Je denkt al gauw "we doen het goed", maar we blijven luisteren naar de meningen en wensen van onze deelnemers. Voor de vierde editie is daarom gekozen voor drie klassen, te weten een toer-, sport- en sterklasse.

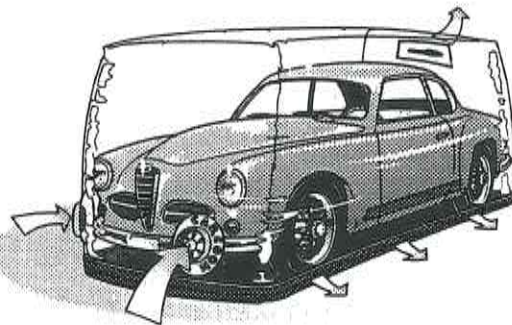
De spanning en de gezellige SLS-sfeer zullen zeker blijven. Als wij met z'n allen er wederom in slagen om de rally een succes te laten zijn heeft u, maar ook de ongeveer 185 vrijwilligers uit België, Luxemburg en Nederland het naar uw zin gehad.

Ik wens u veel rallyplezier en vergeet het niet: meedoen is net zo leuk en spannend als winnen.

Tot ziens in Scheveningen,

Harold Edinga

## *Classic Match Carcoon... de zichtbaar betere bescherming*



Een simpel dekzeil, een lekkende schuur of vochtige garage als stalling voor uw klassieker? Roest kan genadeloos toeslaan en stof staat garant voor urenlang poetsen. De Classic Match Carcoon rekt voorgoed af met deze ellende en beschermt uw kostbare bezit tijdens de stalling optimaal tegen stof, beschadigingen en roestvorming door condens. Met de Classic Match Carcoon ligt de perfecte stalling ook binnen uw handbereik en houdt u uw klassieker zichtbaar in topconditie. Classic Match Carcoon, je zou er bijna zelf in gaan zitten.

*Classic Match ... als stallen meer is dan opbergen*

**CLASSIC MATCH**  


*Classic Match*  
*Exclusieve automobiel accessoires*  
Postbus 13 4284 ZG Rijswijk (NB)  
Tel (0183) 44 38 55 Fax (0183) 44 29 66

# I Programma

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

## Vrijdag 23 augustus 1996

- 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 wachtpark 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.
- 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 het eerste traject.

## Zaterdag 24 augustus 1996

- 07.00 uur\*              Aanvang ontbijt.
- 07.00 uur              Publicatie officieel tussenklassement (ster- en sportklasse) traject 1, op het publicatiebord in het hotel Holiday Inn te Brussel.
- 07.30 uur              Vertrek 1e deelnemer voor het tweede traject.
- 08.30 uur              Publicatie officieel tussenklassement (tourklasse) traject 1, op het publicatiebord in het hotel Holiday Inn te Brussel.

## Zondag 25 augustus 1996

- 07.00 uur\*              Aanvang ontbijt.
- 07.15 uur              Publicatie van het definitief tussenklassement (ster- en sportklasse) van traject 2 en 3 op het publicatiebord in het hotel Holiday Inn te Brussel.

08.01 uur	Vertrek 1e deelnemer voor het vierde traject.
08.00 uur	Publicatie van het definitief tussenklassement (tourklasse) traject 2 en 3 op het publicatiebord in het hotel Holiday Inn te Brussel.
14.31 uur	Aankomst finishpodium eerste deelnemer.
14.31 uur	Aanvang Scheveningen parade.
17.30 uur	Publicatie van het tussenklassement tot en met traject 4 en van de voorlopige uitslag.
18.00 uur	Publicatie definitieve uitslag.
18.15 uur	Aanvang prijsuitreiking.
18.15 uur*	Aanvang "afscheids-hapje-en-drankje".
21.00 uur	Einde bewaking wachtpark.

## II Organisatie

### Art. 1 Organisatie

#### Art. 1.1

##### Definitie

De Stichting Classic S.L.S. organiseert op 23, 24 en 25 augustus 1996 de "Classic Scheveningen - Luxemburg - Scheveningen 1996".

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 de FIVA EVENTS CODE.

Zowel Nederlanders als niet-Nederlanders mogen deelnemen met auto's die gebouwd zijn in de periode van 1 januari 1931 tot en met 31 december 1975.

Er zijn drie categorieën deelnemers, te weten zij die deelnemen in de sterklasse, zij die deelnemen in de sportklasse en zij die deelnemen in de tourklasse. In alle klassen dient het volledige parcours van Scheveningen naar Luxemburg en terug, inclusief klassementsproeven, te worden afgelegd. Het verschil in de ster-, 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. De gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 50 km/p.u.

Het evenement duurt drie dagen. Het is door de FIVA goedgekeurd onder nummer A19/96.

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. 1.2

##### Stichtingsbestuur en organisatiecomité

Het stichtingsbestuur bestaat uit:

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

Het organisatiecomité bestaat uit:

voorzitter	- Harold Edinga
secretaris	- Kees Schraag
wedstrijdsecretaris	- Miranda Riethorst
lid	- Jan Brouwer
lid	- Etienne Carfens (B)
lid	- Ernst Kleijn
lid	- Renate Kleijn
lid	- Stephan Praalder
lid	- Fred Spaaij



**Art. 1.3**

**Wedstrijdsecretariaat**

Het wedstrijdsecretariaat is gevestigd:

- tot 23 augustus 1996 en na 25 augustus 1996:  
Herfstlaan 11  
2408 NK Alphen a/d Rijn  
Nederland  
telefoon 0172-426884  
telefax 0172-471898

- Op 23 augustus 1996 tot 20.00 uur  
en op 25 augustus 1996 vanaf 10.00 uur:  
Rallyheadquarters in Scheveningen

Adres, telefoon- en faxnummer worden nog bekend gemaakt.

- Op 23 augustus 1996 van 20.00 uur  
tot 25 augustus 1996 10.00 uur:  
Holiday Inn Brussels Airport  
Holidaystraat 7  
1920 Diegem  
Brussel  
België  
telefoon (02) 7205865  
telefax (02) 7204145

**BMW DEN HAAG  
UW BMW DEALER**



**BMW Den Haag bv**

Donau 38-40  
2267 DC Leidschendam  
Telefoon: 070-3178100

2e Schuytstraat 290  
2517 TT Den Haag  
Telefoon: 070-3469703



**BMW MAAKT RIJDEN GEWELDIG.**

**Art. 1.4**

**Officiële publicatieborden**

Officiële publicatieborden bevinden zich in Rallyheadquarters, in het hotel Holiday Inn Brussels Airport en op een locatie in Luxemburg nog nader te noemen in een bulletin. Voorts kunnen zich officiële publicatieborden bevinden bij passeercontroles en tijdcontroles. De equipes dienen zelf zich ervan te vergewissen of zich bij een passeercontrole of een tijdcontrole een publicatiebord bevindt en dienen van de daarop gehangen publicaties kennis te nemen.

**Art. 1.5**

**Officials van het evenement**

Algemene leiding tevens

wedstrijdleider - Harold Edinga  
hoofd algemene zaken - Fred Spaaij  
plv. wedstrijdleider - Ernst Kleijn  
plv. wedstrijdleider - Wim Euwe  
wedstrijdsecretaris - Miranda Riethorst  
FIVA observer - David Davies

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

### III Algemene bepalingen

**Art. 2** Vrij.

**Art. 3** **Beschrijving**

De lengte van de rally is circa 1200 kilometer met voor de sterklasse 6, voor de sportklasse 5 en voor de toerklasse 3 klassementsproeven. De rally is verdeeld in trajecten en delen. 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:

- A: Auto's gebouwd tot en met 31 december 1904
- B: Auto's gebouwd van 1 januari 1905 tot en met 31 december 1918
- C: Auto's gebouwd van 1 januari 1919 tot en met 31 december 1930
- D: Auto's gebouwd van 1 januari 1931 tot en met 31 december 1945
- E: Auto's gebouwd van 1 januari 1946 tot en met 31 december 1960
- F: Auto's gebouwd van 1 januari 1961 tot en met 31 december 1975

**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/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 schade en/of slijtage vertoont.
- die voorzien is van een elektrisch of elektronisch toestel voor interne communicatie (bijvoorbeeld intercom, peltor e.d.).- die voorzien is van een elektrisch of elektronisch toestel voor externe communicatie, dat niet vóór de start is aangegeven (bijvoorbeeld GSM, CB e.d.).
- die voorzien is van een toestel voor meting van de afstand met een niet-mechanische aflezing (bijvoorbeeld LED, LCD e.d.) anders aangesloten dan op de snelheidsmeterkabel (tenzij voor de verlichting).
- die voorzien is van een informaticasysteem, al dan niet programmeerbaar, al dan niet vastgemaakt aan het voertuig.

**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 verplichten 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 verstrekt zijn.

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

- Art. 4.9** Het uitlaatgeluid mag op geen enkel moment gedurende het evenement boven 100 Db(A) komen, gemeten op een afstand van 50 cm vanaf het einde van de uitlaatpijp onder een hoek van 45° graden, met de motor draaiende op 60% van het maximale toerental.

## **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** De bestuurder dient 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 Wedstrijdsecretariaat:  
Herfstlaan 11, 2048 NK Alphen a/d Rijn, Nederland.  
Het inschrijfformulier moet in het bezit zijn van het organisatiecomité vóór 31 juli 1996, 24.00 uur. Inschrijvingen ontvangen ná 31 juli 1996 kunnen slechts in behandeling worden genomen indien, behalve het inschrijfgeld, een extra bedrag van f 500,- 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 keuring door een auto in dezelfde categorie vervangen.

- Art. 6.3** 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. 6.4** Het organisatiecomité behoudt zich het recht voor een inschrijving zonder opgave van redenen te weigeren.

**Art. 6.5** Het aantal inschrijvingen is per klasse gelimiteerd en voor de drie klassen tesamen vastgesteld op een maximum van 180.

## **Art. 7**      **Inschrijfgeld - verzekering**

**Art. 7.1** Het inschrijfgeld bedraagt f 1095,-, 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-drink tijdens de briefing;
- twee overnachtingen in Brussel voor twee personen op basis van een tweepersoonskamer, inclusief ontbijt gedurende de nachten van vrijdag 23 augustus op zaterdag 24 augustus 1996 en van zaterdag 24 augustus 1996 op zondag 25 augustus 1996;
- tijdens de rally maaltijden en drankjes;
- een hapje en een drankje bij de prijsuitreiking in Scheveningen.

De prijs voor de aanmelding van een serviceteam bedraagt f 275,-, inclusief een servicepakket. Hierin is begrepen:

- 1 routeboek, zodat 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 deurstickers met een S-deelnemersnummer;
- 2 legitimatiebewijzen (leden behorende tot een serviceteam).

Voor club- 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 175,- 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 binnen vier weken na inschrijving door storting of overschrijving op VSB-bankrekening 882298194.

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 hieraan deel te nemen, ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de deelnemers en de bestuurders jegens derden, als aanvulling op de door de deelnemer zelf ten behoeve van zijn auto gesloten WA-verzekering.

**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 1996. 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 licences as required by the National Laws of the Netherlands, Belgium and Luxemburg and (has) have not been disqualified from holding or obtaining such licences. I also agree on behalf of the service crew and all other personnel under my charge (art. 13.2) to safeguard and indemnify FIVA, the organisers, their marshals and officials, marshals and officers, the Stichting Classic SLS and the sponsors from and against all actions, claims and demands arising out of, or in connection with, participation in the Event". This agreement shall be signed at the Document Check. The crew will not be admitted to the start unless this agreement has been signed.*

**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**

**Art. 8.1** 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 op het wedstrijdsecretariaat en op de officiële publicatieborden. 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 tweede 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 wedstrijdleader is belast met het toepassen van de reglementen tijdens het evenement, maar hij moet de Sportcommissarissen inlichten over elke belangrijke beslissing. De plaatsvervangend wedstrijdleaders hebben krachtens mandaat dezelfde bevoegdheid als die van de wedstrijdleader. Hetzelfde geldt voor klassementsproefleaders 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 het reglement niet voorziet. 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. 'traject': elk deel van de route tussen:
    - de start van het evenement en de eerstvolgende hergroepering;
    - twee opeenvolgende hergroeperingen;
    - de laatste hergroepering en de finish van het evenement.
  - d. 'deel': een deel van de rally gelegen tussen twee tijdcontroles.
- Art. 9.6** Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de deelnemer, van leden van de equipe of van personen voor wie zij krachtens art. 13.2.1 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, mits in het bezit 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. 11 Startvolgorde - rallyschilden - wedstrijdnummers**

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

serie 001 - De Sterklasse  
serie 100 - De Sportklasse  
serie 200 - De Tourklasse

**Art. 11.2** De aanvankelijke startvolgorde mag eerst worden veranderd, nadat tenminste 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 traject. Indien geen van deze klassementen op tijd kan worden vastgesteld, zal de startvolgorde worden bepaald op basis van de aankomstvolgorde van het voorafgaande deel, tenzij de wedstrijdleader 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 traject, krijgt elke equipe een tijdcontrolekaart. Op deze kaart staan de rijtijden die zijn toegestaan voor het afleggen van de afstand tussen twee tijdcontroles. 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, danwel een kopie hiervan.
- 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 klassementsproefbriefjes maken integraal deel uit van de tijdcontrolekaart. Alle bovengenoemde straffen zijn dus ook op deze briefjes 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** De equipe moet er zelf op letten de tijdcontrolekaart op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en de equipe moet 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 houden aan de verkeersregels, 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 art. 9.6 wordt elke equipe die de verkeersregels overtreedt bestraft met:
- 1e overtreding: een straftijd van 1.000 strafseconden;
  - 2e overtreding: een straftijd van 2.000 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 : 1.000 strafseconden;  
\* overschrijding met 21 t/m 30 km/h : 2.000 strafseconden;  
\* overschrijding met 31 km/h of meer : uitsluiting.
  - 2e overtreding: \* overschrijding met 11 t/m 20 km/h : 3.000 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 terplaatse 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 het desbetreffende traject wordt bekendgemaakt;
- b. de verklaringen nauwkeurig genoeg zijn om de identiteit van de overtreedende 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. 18.14) en in controlegebieden.

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.

Het is niet toegestaan de equipe met een serviceauto of op andere wijze direct te volgen. Het verkennen van klassementsproeven 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 art. 9.6 wordt overtreding van de servicevoorschriften bestraft met:

- 1e overtreding: een straf tijd van 1.000 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. 9.6).

**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 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 routebeschelden voor het serviceteam. Indien zulks in deze routebeschelden is bepaald, dient deze route verplicht te worden gevolgd op straffe van 1.000 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 straf van 1.000 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, of de bodem te verontreinigen door morsingen of lekkages. Voor zogenaamde vaste stopplaatsen (elk wachtperk, de parkeerplaatsen bij koffiestops, etc.) geldt voorts het volgende. Door de organisatie wordt per equipe een opvangbak voor onverhoopte vloeistoflekkages beschikbaar gesteld. Deze opvangbak dient door de equipe onder de auto te worden geplaatst. De stopplaatsen dienen schoon te worden achtergelaten. Overtreding van dit voorschrift 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 in 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 inachtneming van een voorgeschreven gemiddelde snelheid en de terplaatse 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 hergroepering, van hergroepering naar hergroepering en van de laatste hergroepering 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 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 wachtpark (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 wedstrijdleader 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** Equipen zijn verplicht instructies van als zodanig herkenbare officials op te volgen, op straffe van uitsluiting.

## **Art. 16 Start van het evenement**

**Art. 16.1** Vóór de start zal een wachtpark worden ingericht. De auto moet op een 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.

**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 equipen mogen zich dus maximaal 10 minuten te laat melden aan de start van het evenement. Indien zij zich binnen deze 10 minuten melden, wordt de werkelijke starttijd op de tijdcontrolekaart ingevuld. Het minimale interval tussen de equipen 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 10 minuten zie art. 17.3).

Hiervoor bevinden zich langs de route passeercontroles (PC's), geheime tijdcontroles (HTC's) en aangeduide of vaste tijdcontroles (TC's of VTC'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).  
Nà 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.  
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 spoorwegovergang, beweegbare bruggen, verkeerslichten of belangrijke kruispunten.  
Het te vroeg aandoen van een HTC wordt als volgt bestraft:  
- 10 minuten t/m 29 minuten: 15 strafseconden;  
- 30 minuten of meer: 30 strafseconden.  
  
Het te laat aandoen van een HTC wordt als volgt bestraft:  
- 10 minuten t/m 29 minuten: 15 strafseconden;  
- 30 minuten of meer: 30 strafseconden.  
Het missen van een HTC wordt bestraft met 30 strafseconden.  
Het maximum 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 maximum 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.).

# BIJ BMW LEASE HOEFT U ZAKEN EN PRIVÉ NIET LANGER GESCHEIDEN TE HOUDEN



Het rijplezier van een BMW overstijgt de grenzen van zaken en privé. En dat komt ook tot uiting in de leasemogelijkheden. Naast de zakelijke leasevormen, zoals BMW Financial Lease en BMW Operational Lease, zijn er drie leasevormen speciaal ontwikkeld voor de privé BMW rijder.

De concepten variëren van het puur financiële Private Lease, via het variabele BMW Credit Lease, tot het complete BMW Autoplan. Evenals bij zakelijke leasing worden de fiscale aftrekmogelijkheden van de particuliere leasevormen maximaal benut. Een bijkomend voordeel is, dat de particuliere leasevormen ook bij de aanschaf van occasions kunnen worden afgesloten.

Rest de vraag: waarom zou u juist voor BMW Lease kiezen? Het antwoord zit in de naam. BMW Lease heeft meer inzicht in

de werkelijke onderhoudskosten en restwaarde van uw BMW dan wie ook. Dat verscherpt de calculatie. BMW Lease werkt nauw samen met uw BMW dealer, waardoor geen discussies kunnen ontstaan over onderhouds- of reparatiekosten. Ook worden u geen afzonderlijke provisie of beheerskosten in rekening gebracht.

Uw BMW dealer vertelt u met alle genoegten meer over de zakelijke en particuliere leasemogelijkheden. U bent welkom voor een discreet gesprek.

## **BMW Lease**

Einsteinlaan 5  
2289 CC Rijswijk  
Telefoon 070-3956240  
Fax 070-3191331



**BMW MAAKT RIJDEN GEWELDIG.**

**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).  
Nà 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.  
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 spoorwegovergang, beweegbare bruggen, verkeerslichten of belangrijke kruispunten.

Het te vroeg aandoen van een HTC wordt als volgt bestraft:

- 10 minuten t/m 29 minuten: 15 strafseconden;
- 30 minuten of meer: 30 strafseconden.

Het te laat aandoen van een HTC wordt als volgt bestraft:

- 10 minuten t/m 29 minuten: 15 strafseconden;
- 30 minuten of meer: 30 strafseconden.

Het missen van een HTC wordt bestraft met 30 strafseconden.

Het maximum 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 tijd 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 maximum 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.).

# Zaken doen terwijl je werkt.



Zakelijk gezien een van de mooiste stukken gereedschap, zo'n mobiele telefoon. En voor de aansluiting op het netwerk zijn er verschillende abonnementsvormen. Daardoor is er altijd een abonnement op maat dat precies bij u past. Wilt u meer weten? Bel dan 06-0106. **Het Mobiele Netwerk.**

**ptt telecom**



- Art. 17.5** Bij een vaste tijdcontrole (VTC) dient de equipe zich op een tevoren vastgestelde tijd (aangegeven op de controlekaart) te melden.  
Het niet op tijd melden wordt bestraft met:  
- 1 strafseconde per 1 minuut te vroeg of deel van die minuut;  
- 1 strafseconde per 1 minuut te laat of deel van die minuut.  
Het missen van een VTC wordt bestraft met 30 strafseconden.  
Het maximum aantal strafseconden te behalen bij een VTC bedraagt 30 strafseconden.
- Art. 17.6** 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. 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 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 van een klassementsproef bevindt zich altijd een tijdcontrole (TC) die het voorafgaande traject afsluit. Deze tijdcontrolepost (TC) en de startcontrolepost van de klassementsproef worden in één enkel controlegebied samengevoegd, waarbij de volgende FIVA-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.  
De start van klassementsproeven wordt als volgt gegeven:  
zodra de auto met de equipe erin voor de startcontroles 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 vóóordat de official het startsignaal heeft gegeven (valse start) wordt bestraft met 10 strafseconden.
- Art. 18.7** De passeercontrole (PC) wordt langs de klassementsproef 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).  
Na 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 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 klassementsproef 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 maximum aantal strafseconden te behalen bij een HTC bedraagt 900 strafseconden. Ten aanzien van klassementsproeven 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 klassementsproef 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 spoorwegovergang, beweegbare bruggen, verkeerslichten of belangrijke kruispunten.
- Art. 18.9** Klassementsproeven 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 klassementsproefkaarten 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 klassementsproefkaartje 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 te laat of een deel van de seconde;  
- 1 strafseconde per seconde te laat of een deel van die seconde.  
Het missen van een FF wordt bestraft met 900 strafseconden.  
Het maximum aantal strafseconden te behalen bij een FF bedraagt 900 strafseconden.
- Art. 18.11** Een klassemingsproef 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.  
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. 18.12** Voor een klassemingsproef geldt een maximum te behalen aantal strafseconden, die normstraf worden genoemd. De normstraf staat op de tijdcontrolekaart en/of in het routeboek.  
Elke equipe die tijdens de klassemingsproef door tijdsafwijkingen en/of door het missen van controles een totaal aantal strafseconden oploopt, dat hoger is dan de normstraf voor die proef, krijgt de normstraf toegekend, ook als de klassemingsproef tijdelijk was geblokkeerd.
- Art. 18.13** 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. 18.12);  
b. bij de finish (stopfinish): 120 strafseconden.
- Art. 18.14** Tijdens een klassemingsproef 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 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 (zie art. 13.2.1).
- Art. 18.15** Indien een klassemingsproef, 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 dat 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 wedstrijdleider 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 voorkomen. Indien voor de klassemingsproef een normstraf geldt (art. 18.12), mag het aantal toegekende fictieve strafseconden de normstraf voor deze klassemingsproef niet overschrijden. Geen enkele equipe die het definitief stoppen van de proef geheel of gedeeltelijk heeft veroorzaakt mag echter profiteren van deze maatregel.
- Art. 18.16** Op klassemingsproeven kan de route geheel of gedeeltelijk aangegeven worden met dwangpijlen. Een voorbeeld van een dwangpijl bevindt zich bij de documentencontrole.

- Art. 18.17** Het is equipen 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 inlopen en de intervallen 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 ervan.  
De finish van een traject en de start van het volgende traject 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 waarschuwingsbord met daarop afgebeeld een klok. De uitgangscntrole wordt op dezelfde wijze aangegeven, echter na 50 meter gevolgd door het routeboek uitdrukkelijk is bepaald, mag 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 wordt overhandigd.  
Tenzij in het routeboek anders is vermeld, moet de equipe voor het gele bord wachten tot zijn 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 maximum 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 strafseconden 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 equipen 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 wachtpark rijden (zie art. 20). De motor moet worden afgezet.  
Indien niet al bij de aankomst overhandigd, krijgen zij bij het vertrek uit het wachtpark 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 waarschuwingbord 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 wordt 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 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 30 minuten te laat de finishcontrole aandoet, wordt hij niet geklasseerd.  
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 wachtpark 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 aan de wedstrijdleider - de gelegenheid krijgen weer aansluiting te krijgen bij 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 traject.
- Art. 19.10** Een equipe wordt niet geklasseerd indien zij:  
19.10.1  
meer dan 30 minuten te laat de finishcontrole aandoet;  
19.10.2  
de in- en uitgangscntrole van de hergroepering in Luxemburg ("keerpunt") reglementair gemist heeft;  
19.10.3  
Meer dan 50% van de klassementsproeven niet gereden heeft.
- Art. 20** **Wachtpark**
- 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. 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 wachtpark 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 einde controlegebied (zie bijlage A).
- Art. 20.2** 20.2.1  
Zolang de auto's zijn onderworpen aan de regels van het wachtpark is in principe elke vorm van onderhoud, 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 een 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** Zodra zij hun auto in het wachtpark hebben geplaatst moeten de bestuurders in principe het wachtpark verlaten.  
Om het wachtpark voor de start van de rally of het wachtpark tijdens de rally met de auto te verlaten mag de equipe het wachtpark 20 minuten vóór haar starttijd betreden.
- Art. 20.4** Elke overtreding van de regels voor het wachtpark heeft 1.000 strafseconden tot gevolg.
- Art. 20.5** Het tijdstip waarop de equipe de auto in het wachtpark vóór de start van het evenement moet hebben geplaatst is aangegeven in het programma, aangegeven onder I.
- Art. 20.6** 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 en 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.

Elke equipe:

- dat zich te laat bij de keuring meldt wordt bestraft met een boete van f 250,-;
- dat zich meer dan 30 minuten te laat bij de keuring meldt wordt 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 bekendgemaakt.

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, gevarendriehoek en verbanddoos, maar ook het uiterlijk en de authenticiteit, categorie-indeling, etc.). Het organisatiecomité kan op elk moment besluiten op het koetswerk en/of het motorblok merktekens te doen aanbrengen.

Art. 21.4 De documentatiecontrole betreft:

- de identificatie van de equipe;
- controle rijbewijzen 1e en 2e bestuurder;
- controle FIVA Identity Card;
- controle verzekeringsbewijs/groene kaart;
- 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 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 worden getoond.

Om tot de start te worden toegelaten moet elke auto zijn uitgerust met tenminste 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 wedstrijdleider.

- 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 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 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**
- Elke equipe die aan de finish van de rally aankomt zal haar auto onmiddellijk in het wachtpark 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 art. 23.
- Voorts kan een uitgebreidere controle plaatsvinden indien de wedstrijdleader of de sportcommissarissen zulks nodig oordelen.
- Art. 23** **Samenvatting straffen**
- Straffen op te leggen door de sportcommissarissen betreffen de straffen als bedoeld in de artikelen 9.6, 13.1, 13.2.1 en 13.2.2, alsmede bestraffingen ten aanzien van 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.

**VSB•BANK**



## 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 (sterklasse, 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 tot winnaar uitgeroepen, de naasthogere equipe tot tweede, etc.. Tot algemeen winnaar van de rally wordt uitgeroepen de winnaar van de sterklasse. De klassementen per categorie (D t/m F) worden per klasse 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, etc. 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 publicatie van de officiële uitslag en wordt, behoudens protesten, 30 minuten na deze publicatie, definitief.
- Art. 25.5** Aan het einde van elk traject kan een officieel tussenklassement worden bekendgemaakt. Plaats en tijdstip van publicatie van een officieel tussenklassement moeten in het programma (zie onder I) zijn aangegeven. .  
Officiële tussenklassementen worden, behoudens protesten, 90 minuten na hun publicatie 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 ten behoeve van de teamprijs punten aan de hand van de bepaalde 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 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 ontvangt de GATSO-trofee.

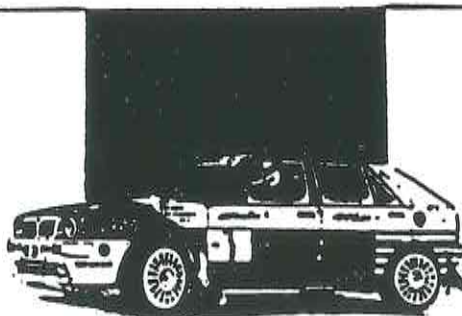
Voorts zijn de volgende prijzen beschikbaar:

- een trofee voor de winnaar in de sterklasse;
- een trofee voor de winnaar in de sportklasse;
- een trofee voor de winnaar in de tourklasse;
- afhankelijk van het aantal deelnemers per categorie, per categorie één of meerdere prijzen;
- een lady's-cup per klasse;
- een teamprijs (ingeval van inschrijving van tenminste twee teams);
- een pechprijs;
- voor beide bestuurders een aandenken.

## Art. 27

### Prijsuitreiking

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



**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

**Secretary Classic S.L.S.**

**Herfstlaan 11**

**2408 NK Alphen a/d Rijn**

**The Netherlands**

**Tel.: 0172 - 426884 (after 13.00 uur)**

**Fax.: 0172 - 471898**

**Belgium contact address:**

**Slachthuisplein 1b**

**3400 Landen**

**Belgium**

**Tel.: 011 - 831207**

**Fax.: 011 - 831418**

**Secretary Board of Governors Stichting Classic S.L.S.**

**Gevers Deynootweg 1134**

**2586 BX Scheveningen**

**The Netherlands**

**Tel.: 070 - 3542402**

**Fax.: 070 - 3554953**

# FOREWORD

Scheveningen, June 1996

Dear Motor Sport Enthusiasts,

The record number of entries for the fourth Classic SLS shows that the event is as popular now as ever it was in the fifties. It gives me a sense of satisfaction to realize that we must be doing something right. But we still take the time to listen to competitors' views and wishes. In the fourth Classic SLS we now have three classes: a touring class, a sporting class and a star class.

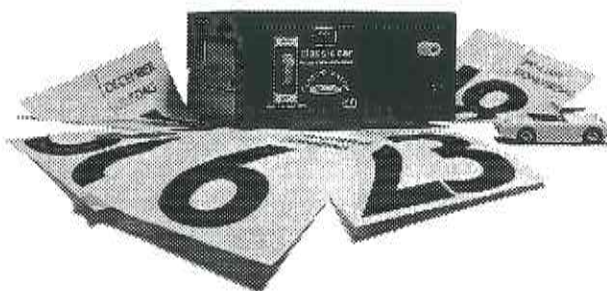
The exciting and happy atmosphere of the Classic SLS will remain. If we succeed in making the rally a success, then you, and all the other 185 volunteers from Belgium, Luxembourg and the Netherlands will have had a good time.

I wish you an enjoyable rally and remember: taking part is just as exciting and as much fun as winning.

Until we meet in Scheveningen,

Harold Edinga

## *Ieder moment startklaar !*



Hoe lang uw old-timer, klassieker of cabrio ook stilstaat, met de Classic Car acculader/bewaker voorkomt u leegloop van de accu. Kapotte accu's en startproblemen gaan zo aan u voorbij. De Classic Car acculader/bewaker laadt de lege of halfvolle accu eerst helemaal op. Daarna houdt het apparaat de accu probleemloos op de juiste spanning. Spanningsverlies door lekkage en stroomgebruik wordt volautomatisch gecompenseerd. Met de Classic Car acculader/bewaker houdt u zonder omkijken de accu in topconditie. Dus schijnt het zonnetje tijdens de stalling een keer onverwacht: de Classic Car acculader/bewaker is uw garantie voor een vlekkeloze start.

**CLASSIC MATCH**  


*Classic Match*  
*Exclusieve automobiel accessoires*  
Postbus 13 4284 ZG Rijswijk (NB)  
Tel (0183) 44 38 55 Fax (0183) 44 29 66

# I

## PROGRAMME

Participation in those parts of the programme marked \* is voluntary.

### Friday 23 August 1996

Time in letter of confirmation	The issue of rally plates, competition numbers, service rally plates, advertising material, etc. immediately followed by technical inspections at the time and place stated in the letter of confirmation. Following inspection and approval, the car should be moved to the secure compound (parc fermé) on the boulevard in Scheveningen (Art. 16.1). From that time on the secure compound will be guarded.
0900-1500 hours	Verification of documents at the place stated in the letter of confirmation.
0900-1500 hours	Issue of route book, service log and any other documents, after dealing with any matters arising from the technical inspection and document check, at the place stated in the letter of confirmation.
1500 hours	Team registration period ends
1600 hours	Competition briefing and drink to welcome you at Rally Headquarters.
1630 hours	Publication of list giving names of competitors entitled to start, and their start times.
1630-1700 hours*	Answering competitors' questions, further explanation of the rules, time cards, etc.
1801 hours	The eligible competitor with the lowest starting number departs from the starting ramp for the first leg.

### Saturday 24 August 1996

0700 hours*	Breakfast available
0700 hours	Official interim classification (star and sporting class) following leg one posted on the bulletin board of the Holiday Inn, Brussels
0730 hours	First competitor departs on the second leg.
0830 hours	Official interim classification (touring class) following leg one posted on the bulletin board of the Holiday Inn, Brussels. Sunday 25 August 1996

### Sunday 25 August 1996

0700 hours*	Breakfast available
0715 hours	Final interim classification (star and sporting class) following legs 2 and 3 posted on the bulletin board of the Holiday Inn, Brussels.

0801 hours	First competitor departs on the fourth leg.
0800 hours	Final interim classification (touring class) following legs two and three posted on the bulletin board of the Holiday Inn, Brussels.
1431 hours	First competitor arrives at finish line.
1431 hours	Scheveningen Parade begins.
1730 hours	Final results posted.
1815 hours	Awards ceremony begins
1815 hours*	Closing reception begins.
2100 hours	Compound security ends.

## ALS U UW BMW BIJ ONS BRENGT, GAAT HIJ NIET NAAR DE GARAGE, MAAR KOMT HIJ THUIS.



Scheiden doet lijden. Dat is ook de reden dat onze monteurs elke BMW met lede ogen zien vertrekken.

Zij weten immers als geen ander dat zij hem voorlopig niet in de werkplaats terug zullen zien. Terwijl zij toch met zoveel plezier aan een BMW sleutelen.

Alleen, dat is nou net het probleem, vaak mogen ze er alleen maar naar kijken en er niet aankomen. De speciale BMW Service Tes-

ter heeft dan namelijk weer eens aangegeven dat er niks mis is met uw BMW.

Andere keren hoeft onze man zich slechts te beperken tot de routineklussen: olie verversen, bandenspanning controleren, asbakken legen. Dat valt hem best zwaar.

Logisch. Tenslotte heeft hij een speciale opleiding gehad om uw BMW in een optimale conditie te houden.

Daarom bent u bij onze monteurs altijd

welkom voor een goed advies. Ze vertellen u met alle liefde hoe u uw BMW nog beter kunt verzorgen.

Kom daarom gerust even bij ons langs. Uw BMW en u worden met open armen ontvangen.

### BMW Den Haag bv

Donau 38-40, Leidschendam. Telefoon: 070-3178100 (hoofdvestiging).  
2e Schuytstraat 290, Den Haag. Telefoon: 070-3469703 (filiaal).



**BMW MAAKT RIJDEN GEWELDIG.**

## **II ORGANISATION**

### **Art. 1 Organisation**

#### **Art 1.1 Definitions**

The Stichting Classic SLS is holding the "Classic Scheveningen - Luxemburg - Scheveningen 1996" on 23, 24 and 25 August 1996. This event is a regularity run, hereafter referred to as a classic car rally. The final classification will be based on driving skill, the correct driving time and following the correct route, as referred to in the FIVA EVENTS CODE.

Both Dutch and non-Dutch nationals may compete with cars built in the period between 1 January 1931 and 31 December 1975.

There will be three categories of competitors, i.e. those entering for the star class, the sporting class or the touring class. All classes must complete the full route from Scheveningen to Luxembourg and back, including the special stages. The differences between the star, sporting and touring classes will be in how information about the special stages is presented and how performance is judged. Even those who have never participated in an event of this type before will be able to take part in the touring class with no difficulty. The average speed will be no more than 50 km/h.

The event takes place over three days. It has been approved by FIVA under licence no. A19/96.

This rally is a FIVA type A event and has been organised in accordance with the regulations of the Federation Internationale des Vehicules Anciens (FIVA) and in accordance with the competition rules, including all appendices to these rules.

#### **Art 1.2 Board and organising committee of the Stichting SLS**

The board of the Stichting SLS consists of:

Chairman	Ben Vermijs
Secretary	Kees Schraag
Treasurer	Hans van den Broek
Member	Harold Edinga
Member	Aart de Graaf
Member	Fred Spaaij

The organising committee comprises:

Chairman	Harold Edinga
Secretary	Kees Schraag
Event secretary	Miranda Riethorst
Member	Jan Brouwer
Member	Etienne Carfens (B)
Member	Ernst Kleijn
Member	Renate Kleijn
Member	Stephen Praalder
Member	Fred Spaaij

### **Art. 1.3**

#### **Competition secretariat**

The competition secretariat is located at:

- Until 23 August 1996 and after 25 August 1996:

Herfstlaan 11

NL-2408 NK Alphen a/d Rijn

The Netherlands

Tel: +31-(0)172-426884

Fax: +31-(0)172-471898

- On 23 August 1996 until 2000 hours  
and on 25 August 1996 from 1000 hours:

Rally Headquarters

Address, telephone and fax numbers to be announced.

- On 23 August 1996 from 2000 hours  
until 25 August 1996 1000 hours:

Holiday Inn Brussels Airport

Holidaystraat 7

B-1920 Diegem

Brussels, Belgium

Tel: +32-(0)2-7205865

Fax: +32-(0)2-7204145

### **Art 1.4**

#### **Official bulletin boards**

Official bulletin boards will be set up at the Rally headquarters in the Holiday Inn hotel at Brussels Airport and a location in Luxembourg yet to be determined. Official bulletin boards may also be situated at all control posts. Crews must check for themselves whether or not there is a bulletin board at a control post and read the bulletins.

### **Art 1.5**

#### **Rally officials and marshals**

The rally will be supervised by the following marshals:

Clerk of the Course                      Harold Edinga

Head of General Affairs                Fred Spaaij

Deputy Clerk of the Course          Ernst Kleijn

Deputy Clerk of the Course          Wim Euwe

Event Secretary                        Miranda Riehorst

FIVA Observer                          David Davies

All further rally marshals will be announced in a bulletin.



### **III GENERAL CONDITIONS**

**Art. 2** N/a.

**Art. 3** **Description**

The rally distance is about 1200 kilometres with 6 special stages for the star class, 5 for the sporting class and 3 for the touring class. The rally is divided into legs and sections. See the Programme in section I for the rally schedule. The route description and time controls, passage points, regrouping, etc. are given in the route book and on the time card.

**Art. 4** **Eligible vehicles**

**Art. 4.1** Vehicles will be subdivided into the following categories:

Category A: Cars built up to 31 December 1904

Category B: Cars built between 1 January 1905 and 31 December 1918

Category C: Cars built between 1 January 1919 and 31 December 1930

Category D: Cars built between 1 January 1931 and 31 December 1945

Category E: Cars built between 1 January 1946 and 31 December 1960

Category F: Cars built between 1 January 1961 and 31 December 1975

**Art. 4.2** Cars in categories D, E and F will be eligible for the rally provided they comply with the legal provisions of the country where the car is registered. Such cars must also be capable of being driven faster than 70 km/h.

**Art. 4.3** The organisers reserve the right to refuse entry to any vehicle which:

- does not comply with the competition rules (see also Art. 21);
- was not built in the specified period;
- is still being restored and/or showing clear signs of wear or damage;
- is fitted with electrical or electronic equipment for internal communication (e.g. an intercom, peltor, etc.);
- is fitted with electrical or electronic equipment for external communication; which has not been notified before the start (e.g. GSM, CB, etc.);
- is fitted with equipment for measuring distance with a non-mechanical display (e.g. LED, LCD, etc.) other than connected to the speedometer cable (unless it is for lighting);
- is equipped with a computer system, whether programmable or not, whether attached to the vehicle or not.

**Art. 4.4** Apart from the normal lamps fitted as standard or by the factory, the following may also be mounted:

- a maximum of 2 additional fog lights and a maximum of 2 high-beam headlights (max. width or diameter 21 cm) mounted on the front of the vehicle;
- a maximum of 2 fog lights and 2 reversing lights may be fitted at the rear of the vehicle.

**Art 4.5** The vehicle should be equipped with the following:

- an adequate fire extinguisher (powder type; at least 1 kg and preferably 2 kg);
- a warning triangle
- an adequate first-aid kit
- a tow rope

A suitable national emblem (sticker) should be applied to the back of the vehicle. Insofar as this applies in the country where the vehicle is registered, the vehicle should have been inspected and approved for roadworthiness in accordance with the traffic legislation of that country.

**Art 4.6** At the time of and for the duration of the rally the competitor must hold valid motor insurance for the vehicle in accordance with the legal requirements, which is acceptable to the organising committee, together with supplementary insurance for regularity runs (see Art 7.3).

**Art. 4.7** Those vehicles taking part in the event must hold a FIVA Identity Card.

**Art. 4.8** Wheels and tyres must not protrude beyond the wheel arches.

**Art. 4.9** The noise level of the exhaust may at no time during the event exceed 100 Db(A) measured at a distance of 50 cm from the end of the exhaust pipe at an angle of 45° when the engine is running at 60% of its maximum revs.

## **Art. 5 Eligible competitors**

**Art. 5.1** Any natural person or legal entity is eligible to enter.

**Art. 5.2** Where an entrant is not part of a team, the first driver listed on the entry form will assume all responsibilities and obligations of entry throughout the event.

**Art. 5.3** The driver must hold a valid driving licence.

## **Art. 6 Entry form - registration**

**Art. 6.1** All those wishing to take part in the Classic SLS rally must send the completed entry form to: Competition secretariat, Herfstlaan 11, NL-2048 NK Alphen a/d Rijn, The Netherlands.

The entry form must have reached the organising committee before 31 July 1996, 2400 hours. Entries received after 31 July 1996 will only be considered if a surcharge of NLG 500.00 is paid in addition to the entry fee.

**Art. 6.2** No changes may be made to the entry form, except those provided for under the competition rules. The competitor may replace the vehicle entered on the entry form by another in the same category at any time until the inspection.

**Art. 6.3** By signing the entry form, the competitor and members of the team agree to abide by the code of practice governing motor sports as laid down in the FIVA regulations, and to waive recourse to any other legal remedy.

**Art 6.4** The organising committee reserves the right to refuse entry without stating its reasons.

**Art. 6.5** The number of entrants per class is limited and for all three classes has been set at a maximum of 180.

## **Art. 7 Entry fee - insurance**

**Art. 7.1** The entry fee is NLG 1,095.00, including the compulsory supplementary special insurance for regularity runs (see Art. 7.3).

The entry fee includes:

- all competition documents, door numbers and two rally plates;
- a welcome drink during the briefing
- two nights accommodation with breakfast in Brussels for two persons on the basis of a

twin room, on the nights of Friday/Saturday 23/24 August 1996 and Saturday/Sunday 24/25 August 1996;

- meals and drinks during the rally;
- a reception during the awards ceremony in Scheveningen.

The entry fee for a service team is NLG 275.00. This includes a service package which contains:

- 1 route book, to enable the service team to follow the crew purely for the purposes of repairing or repatriating the classic car in the event of a breakdown;
- 2 rally plates for identification;
- 2 door stickers with an S entry number;
- 2 identification badges (for members of the service team).

Club or marque teams may compete for a club or marque prize. A team shall consist of a minimum of three and a maximum of five cars, irrespective of the class entered. The entry fee is NLG 175.00 per team. A crew may enter as a club team and a marque team, provided that these teams are not identical. Teams should register at the time given in the programme (see section I).

The entry fee and the cost of the service package should be paid at the same time as the entry form is submitted.

Payments should be made within four weeks of entry by bank transfer to VSB bank account no. 882298194. The fee to enter a team should be paid at the same time as registration.

**Art 7.2** The entry will only be considered definite once the total entry fees have been received by the organising committee. The team will not be admitted to the start of the rally unless the entry fee has been paid.

**Art. 7.3** The entry fee includes the premium for the supplementary special insurance for regularity runs. The competitor is required to accept this cover which provides for the legal liability of entrants and drivers with regard to third party risks, in addition to the third party insurance which competitors' must also hold for their own cars.

**Art 7.4** By signing the entry form, the competitor and both members of the crew declare that they are aware of and agree to the following indemnity clause:  
*"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 1996, I declare that during the whole period of the Event my entry will be covered by a Public Liability Policy. I further declare that insofar as the event takes place wholly or partly on the public roads of the Netherlands, Belgium and Luxembourg, 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 Luxembourg which are 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 licences as required by the National Laws of the Netherlands, Belgium and Luxembourg and (has) have not been disqualified from holding or obtaining such licences. I also agree on behalf of the service crew and all other personnel under my charge (Art. 13.2) to safeguard and indemnify FIVA, the organisers, their marshals and officials, marshals and officers, the Stichting Classic SLS and the sponsors from and against all actions, claims and demands arising out of, or in connection with, participation in the*

*Event." This agreement shall be signed at the Document Check. The crew will not be admitted to the start unless this agreement has been signed.*

**Art. 7.5** Service vehicles, which includes those issued with identification plates by the organising committee, shall not be considered to be taking part in the event. They are not covered by the insurance referred to in section 3 and remain the sole responsibility of their owner and/or driver.

**Art. 7.6** The entry fee will be repaid in full if:  
a. entry is refused;  
b. the event is cancelled.  
The organisers will repay half the entry fee to those competitors who are unable to start due to force majeure, as determined by the organisers.

## **Art. 8 Rule changes - bulletins**

**Art. 8.1** The rules shall only be amended in special circumstances and then only in the best interests of the event. Any change and/or addition to the rules shall be announced in advance in a dated and numbered bulletin. These bulletins shall form an integral part of the rules. The bulletins will be posted at the competition secretariat and on the official bulletin boards. The bulletins will also be issued to the crews as quickly as possible, unless this is materially impossible during the course of the event. The crews must acknowledge receipt or take cognizance of the said bulletins with the signature of the driver or co-driver. If a crew is unable to confirm receipt or take cognizance of a bulletin this does not alter its validity.

## **Art 9 Application and interpretation of the rules**

**Art. 9.1** The Clerk of the Course is responsible for applying the rules during the event, but he shall inform the Panel of Stewards of any major decision. Under this mandate, the Deputy Clerks of the Course hold the same authority as the Clerk of the Course. The same applies to the Stage Judges during their Stages.

**Art. 9.2** All complaints made shall be made to the Panel of Stewards for further consideration and a final judgement.

**Art. 9.3** The Panel of Stewards shall also meet to deliberate in any situations not provided for under the rules. The Panel alone shall be competent to decide in such situations.

**Art. 9.4** In the event of a dispute about the interpretation of the rules, the English text alone shall be binding.

**Art. 9.5** For the correct interpretation of these rules the following definitions apply:  
a.competitor: a natural person or a legal entity  
b.crew: driver and/or co-driver  
c.leg: each part of the route between:  
- the start of the rally and the next regrouping;  
- two successive regroupings;  
- the last regrouping and the finishing line of the event.  
d.stage: that part of the rally between two time controls.

Any improper, fraudulent or unsporting conduct by the competitor, members of the crew or persons under their charge pursuant to section 13.2.1, shall be brought before the

Panel of Stewards. The Panel shall be empowered to impose penalties up to and including disqualification.

# 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!

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

## **IV GENERAL PROVISIONS**

### **Art. 10 Crews**

**Art. 10.1** Only crews of two persons will be admitted to the start. The two members of the crew shall be designated driver and co-driver. Both members of the crew may drive the vehicle during the event, provided they each hold a valid driving licence.

**Art. 10.2** Both members of the crew must remain in the car for the entire duration of the event, excepting in situations provided for in the rules, such as coffee breaks and lunches. If one member of the crew withdraws or a third person is admitted to the vehicle (except to transport an injured person), the crew will be disqualified.

### **Art. 11 Starting order - rally plates - competition numbers**

**Art. 11.1** Each class will start in the order of competition number. The lowest number will start first. The competition numbers will be allocated as follows:  
series 001: Star class  
series 100: Sporting class  
series 200: Touring class

**Art. 11.2** The initial starting order may change once at least 10% of the overall distance of the route and the special stages have been completed. Depending on the availability of the results, the starting order for the next section will be determined on the basis of the interim classification at the end of the previous leg. If this classification cannot be made in time, the starting order will be based on the order of arrival in the previous section unless, for organisational or safety reasons, the Clerk of the Course decides differently (see Art. 19.5).

**Art. 11.3** The organising committee will provide each crew with 2 rally plates (1 in the form of a sticker, hereafter referred to as a rally plate) and 2 competition numbers.

**Art. 11.4** The rally plates must be secured, in a visible position, to the front and rear of the vehicle for the duration of the event. Under no circumstances may the rally plates either fully or partially obscure the number plate of the car. A fine of NLG 250.00 will be imposed for every number plate obscured.

**Art. 11.5** The white posters with the competition numbers and mandatory advertising printed on it, must be secured to both sides of the vehicle for the duration of the event (see appendix B). If this condition cannot be met due to the construction of the vehicle, the competition numbers will be attached as instructed by the technical stewards at the time of the inspection.

**Art. 11.6** If, at any time during the event, it is discovered that:  
- one of the competition numbers or rally plates is missing, a fine of NLG 250.00 will be imposed;  
- both competition numbers or rally plates are missing at the same time, the crew will be disqualified.

### **Art. 12 Time card**

**Art. 12.1** At the start of the rally, i.e. on the starting ramp, or at the start of a leg, each crew will be given a time card. This card shows the times designated to complete the distance

between two time controls. Each crew will be responsible for looking after its own time card.

**Art. 12.2**

The time card must be produced on request. At the control posts the card must be handed over personally by a member of the crew for record keeping purposes. The time card or part of it may be withheld at a control post. The time card remains the property of the organisers except for any part of the card, or a copy thereof, which is intended for the crew.

**Art. 12.3**

Any correction or amendment made to the time card will result in disqualification, unless such a change or amendment has been approved (initialled) by the competent official.

**Art. 12.4**

The absence of a record for any control post, or the failure to hand over the time card at each control (time, passage, start or stop control) or at the finish will result in a penalty as laid down in these rules.

**Art. 12.5**

The special stage sheets form an integral part of the time card and are therefore subject to the same penalties described above.

**Art. 12.6**

The crew alone is responsible for submitting the time card at the various control posts and for the accuracy of the entries.

**Art. 12.7**

The crew therefore must ensure that the time card is handed over to the marshal at the right time and that the correct time has been entered. The control post marshal is the only person who may enter the time on the card either by hand or using a printer.

**Art. 13**

**Traffic regulations - repairs - service teams - reconnaissance - the environment**

**Art 13.1**

Throughout the entire rally, the crew must strictly observe all traffic regulations which apply in the country concerned. It is most important that within built up areas and residential areas, crews drive carefully and in an exemplary manner so that passing competitors or crews do not disturb local residents.

Without prejudice to the provisions of Art. 9.6, any crew that fails to comply with the traffic regulations will be penalised as follows:

- 1st infringement: a time penalty of 1,000 seconds
- 2nd infringement: a time penalty of 2,000 seconds
- 3rd infringement: disqualification.

Speeding offences or exceeding the maximum speed limit will also be penalised as follows:

- 1st infringement: \*11-20 km/h over speed limit: a time penalty of 1,000 seconds  
\*21-30 km/h over speed limit: a time penalty of 2,000 seconds  
\*more than 31 km/h over speed limit: disqualification.
- 2nd infringement: \*11-20 km/h over speed limit: a time penalty of 3,000 seconds  
\*more than 21 km/h over speed limit: disqualification.
- 3rd infringement: \*more than 10 km/h over speed limit: disqualification.

The police officers or rally marshals who observed the offence must inform the crew of this in the usual manner. Should they decide not to apprehend the driver on the spot, they may ask for the above penalties to be imposed provided that:  
a. the Clerk of the Course has been informed of the offence in writing and through the official channels before the results of the relevant leg are announced;

- b. the statements are detailed enough to be able to establish with certainty the identity of the offending driver, as well as the time and place of the offence;
- c. the facts are not open to various interpretations.

**Art. 13.2**

**13.2.1**

Service is defined here as lending assistance to a crew for the sole purpose of repairing or repatriating the classic car in the event of a breakdown. Service may be provided at any time during the event unless otherwise stipulated by these rules.

Service may not be provided during the special stages which take place in closed arenas, such as circuits (see Art. 18.14) and at the control posts.

During the special stages on the public highways, service may only be provided at the place where the crew and the car are located once the target passage time of the crew concerned has elapsed by more than 10 minutes.

It is not permitted to follow directly behind the crew in a service car or in any other way. It is not permitted to reconnoitre the special stages and legs with a service car or in any other way. The distance between the crew and its service team should be the equivalent of approx. 10 minutes.

Emergency repairs are allowed at all times provided they are carried out by members of the crew themselves with the tools and materials carried in their own car.

Without prejudice to the provisions of Art. 9.6, the penalties for infringement of the service regulations are as follows:

- 1st infringement:       \*a time penalty of 1,000 seconds
- 2nd infringement:       \*disqualification.

**13.2.2**

The competitor and the crew are responsible for the conduct of their service mechanics and all other persons who could be considered to be helping the competitor and/or the crew (team manager, timekeepers, supporters, etc.). Improper, fraudulent or unsporting behaviour by these persons can be penalized as improper, fraudulent or unsporting conduct on the part of the competitor and/or crew (Art. 9.6).

**Art. 13.3**

On pain of disqualification, the crew is forbidden to have the vehicle towed, pushed or otherwise moved, unless this is to get the car back on the road or to clear the road.

**Art. 13.4**

Crew service organised by a competitor and/or crew will only be permitted provided the service team concerned has been registered with the organisers. A service team will receive a service package. The service team vehicle must clearly display rally plates and competition numbers. Articles 11.4, 11.5 and 11.6 apply mutatis mutandis. The competition number of the service vehicle will correspond with that of the rally car, except that the service car's number will include the letter S.

The service package includes route details for the service team. Subject to a time penalty of 1,000 seconds for each infringement, the service team must follow the compulsory route where this is specified in the route details.

**Art. 13.5**

It is not permitted to reconnoitre the route or the special stages (or have them reconnoitred). The penalties for infringement of this rule are:

- 1st infringement:       \*a time penalty of 1,000 seconds;
- 2nd infringement:       \*disqualification.



**Art. 13.6** It is not permitted to pollute the environment unreasonably or unnecessarily. For example, it is not permitted to drive with a broken exhaust, which causes undue noise, or to cause soil pollution due to spills and leaks.

At each of the appointed stops (each secure compound, parking places at coffee breaks, etc.) the following will also apply: the organisers will provide each crew with a tray to catch any unavoidable drips. The crew should place this tray under the car. The stopping points should be left clean and tidy. Infringement of this rule will result in disqualification, without prejudice to the competitor's obligation with respect to the organisers to meet in full the costs of cleaning and damages, etc.

## **Art. 14 Advertising**

**Art. 14.1** Competitors may display any form of advertising on their vehicle, provided that:  
a. it does not contravene the laws of the Netherlands, Belgium or Luxembourg, or the FIVA regulations;  
b. it is not likely to cause offence;  
c. it does not encroach upon the space reserved for the rally plates and competition numbers;  
d. it does not impede the crew's vision.

**Art. 14.2** The space for advertising above and below the competition number and the rally plates is reserved for the organiser's advertising. The space on the car indicated in appendix B is reserved for additional advertising by the organisers. Competitors are obliged to carry this advertising. The additional advertising, however, may be waived for an additional sum of NLG 500.00 to be paid at the same time as the entry fee.

**Art. 14.3** The total surface area covered by advertising may not exceed 20 dm<sup>2</sup>, while the largest single area may not exceed 10 dm<sup>2</sup> (with a margin of 10%) excluding the organiser's advertising. A club insignia will not be regarded as advertising.

**Art. 14.4** If the rules have been infringed or if any part of the organiser's advertising is missing, the crew will not be admitted to the start. If any part of the advertising is found to be missing during the event, the team will be subject to a fine of NLG 250.00 for each missing item.

### **HET PROEFLOKAAL VAN BMW.**



Waar kun je een BMW nu beter proeven dan bij de BMW dealer?

Waar kun je plaatsnemen achter het stuur van vrijwel alle modellen? Nieuwe, maar ook BMW's uit de Huisselectie: een serie speciaal geselecteerde gebruikte BMW's.

U kunt ze allemaal bekijken, voelen en rijken, maar de beste manier om ze te leren kennen, is natuurlijk het maken van een proefrit. In een model uit de 3-serie bijvoorbeeld.

Dan vertellen wij u alles over onze service, of over de mogelijkheid die BMW biedt op

het gebied van financiering. Zo'n proefrit heeft overigens een nadeeltje.

De smaak zou u wel eens niet meer kunnen loslaten.

#### **BMW Den Haag bv**

Donau 38-40, Leidschendam.  
Telefoon: 070-3178100 (hoofdvestiging).

2e Schuytstraat 290, Den Haag.  
Telefoon: 070-3469703 (filiaal).



**BMW MAAKT RIJDEN GEWELDIG.**

## **V THE EVENT**

### **Art. 15 The Route**

**Art. 15.1** The prescribed route must be followed from start to finish, with due observance of a prescribed average speed and the binding traffic regulations in the area. This route may also include regularity runs and/or tests of driving skill (both hereafter referred to as special stages) which must also be completed.

**Art. 15.2** The entire route therefore consists of legs and special stages. The legs are divided as follows: from the start of the rally until the first regrouping, from regrouping to regrouping, and from the last regrouping to the finishing line of the event.

**Art. 15.3** Along the route of the legs and the special stages there will be various controls, to which the following will generally apply.

#### **15.3.1**

All controls, i.e. passage and time controls, regrouping controls, start and finish controls for special stages, etc. will be indicated by means of standard rally signs (see appendix A).

#### **15.3.2**

The start of the control zone will be indicated by a warning sign with the control symbol on a yellow background. The position of the control post (approx. 25 m further on) will be indicated by a sign with the same symbol on a red background. The end of the control zone (approx. 50 m further on) will be indicated by a final sign showing diagonal stripes on a beige background.

#### **15.3.3**

The whole of the control zone, i.e. the area between the yellow warning sign and the final beige sign with 3 diagonal stripes, shall be considered a secure compound (see Art. 20).

#### **15.3.4**

No more time may be spent in a control zone than is necessary to undertake the control formalities.

#### **15.3.5**

It is strictly forbidden to:

##### **15.3.5.1**

enter a control zone from a different direction than that of the route;

##### **15.3.5.2**

to reverse in a control zone.

The penalty in either case will be disqualification.

#### **15.3.6**

The crews themselves are responsible for determining the target time. They may use the official clock on the control post table. The time marshals, however, may not give them any information about their target time.

### **15.3.7**

Hours and minutes will always be given as follows: 00.01-24.00 hours; only those minutes which have elapsed will be counted. Radio-controlled equipment (Zeitzeichensender DCF 77) will be used to measure the official competition time throughout the event.

### **15.3.8**

The time control posts will open 30 minutes before the planned arrival time of the first crew, unless otherwise indicated in the route book. Unless otherwise decided by the Clerk of the Course, they will close 30 minutes after the planned arrival of the last team, unless otherwise indicated in the route book.

### **15.3.9**

All marshals will wear identity badges.

**Art. 15.4** Crews are required to follow the instructions of the official marshals. Failure to do so will result in disqualification.

## **Art. 16 Start of the rally**

**Art. 16.1** A secure compound (parc fermé) will be set up before the start. At a time given in the programme (see section I) the car must be moved to the compound. Failure to do so will be penalized by a fine of NLG 250.00. The car may be moved to the secure compound by a representative of the competitor.

**Art. 16.2** The start control along the route will be indicated by a red sign with a clock symbol on it, positioned approx. 25 metres after a yellow sign also with a clock symbol on it. The crew should report to the control post next to the red sign at the target arrival time (indicated on the official starting list).

**Art. 16.3** The correct starting time will be given on the official starting list, which will be posted on the official bulletin board, no later than the time stated in the Programme (see section I). Any crew which fails to report on time for the start of the rally for reasons which are not beyond its own control will receive a time penalty of 60 seconds for every minute beyond the start time. Any crew reporting more than 10 minutes late will no longer be permitted to start or disqualified. Crews therefore have a maximum of 10 minutes within which to report to the start of the rally. Provided they report within these 10 minutes the actual start time will be recorded on the time card. The minimum interval between crews must also be maintained.

## **Art. 17 Legs**

**Art. 17.1** The route and the prescribed average speed are given in the route book. Along the route the following will be checked:

- whether or not the driver is following the route given in the route book;
- whether or not the driver is keeping to the prescribed average speed as precisely as possible (to the minute), within a tolerance of 10 minutes (see Art. 17.3).

For this purpose there are passage controls (PCs) along the route, hidden time controls (HTCs) and indicated or fixed time controls (VTCs). For road safety reasons the route book may indicate that during a leg or part of a leg there will be no time control to ensure the correct average speed is being maintained.

**Wij bedrukken bijna alles !!!**

◆ **Kunststoffen**  
◆ **Paraplu's**  
◆ **Stickers**  
◆ **Tshirts**  
◆ **Caps**

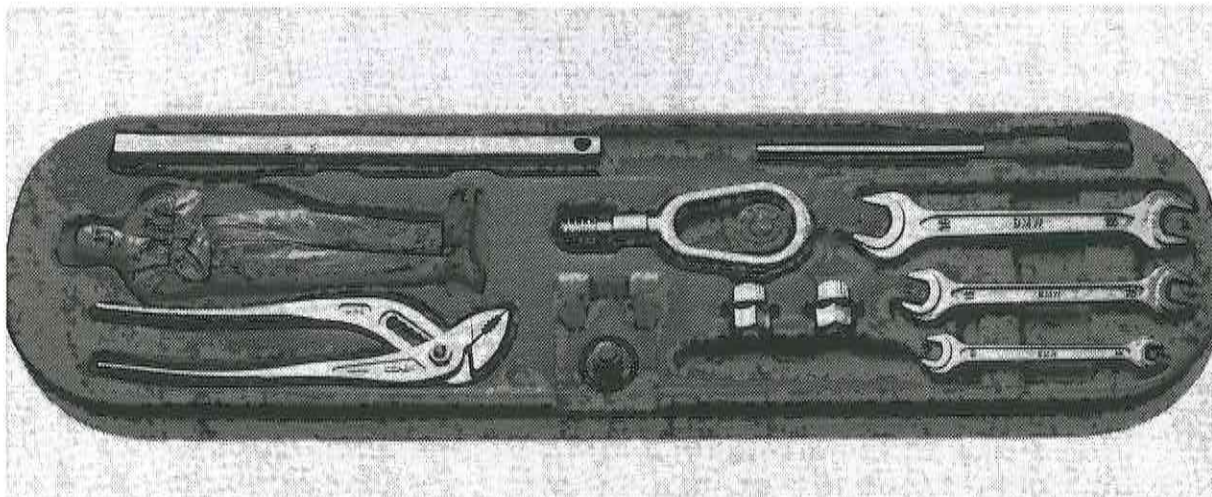


**Grafisch-, textieldrukwerk &  
borduren**

Pr. Hendrikstraat 35b ◆ 2405 AG ◆ Alphen a/d Rijn  
Tel. 0172 473916 ◆ Fax 0172 490237

*Na een veilige rally zorgen de  
topprodukten van Classic Match  
voor een veilige stalling!!*

**DE 24-UURSSERVICEDIENST VAN BMW.**



Hij staat 24 uur per dag voor u klaar. De man van de servicedienst van BMW.

Niet alleen in Nederland, maar in heel Europa. Zowel bij een nieuwe BMW als bij een BMW uit de Huisselectie (de speciaal geselecteerde serie gebruikte BMW's).

U beschikt namelijk over de BMW Service

Card. Daarmee ontvangt u niet alleen hulp als dat nodig is, maar in voorkomende gevallen in het buitenland ook vervangend vervoer.

Of een hotelovernachting. Of repatriëring van auto en inzittenden.

Bovendien biedt de Service Card een aantal financiële garanties.

U kunt altijd bij ons langskomen om u uitvoerig te laten informeren. Nou ja, altijd... Natuurlijk niet dag en nacht.

**BMW Den Haag bv**

Donau 38-40, Leidschendam. Telefoon: 070-3178100 (hoofdvestiging).  
2e Schuytstraat 290, Den Haag. Telefoon: 070-3469703 (filiaal).



**BMW MAAKT RIJDEN GEWELDIG.**

**Art. 17.2** The **passage controls (PCs)** along the route will be indicated by a red sign with a stamp symbol on it, approx. 25 metres after a yellow warning sign with a stamp symbol on it (see appendix A).

After passing the yellow stamp sign the crew should report to the control post marshal and hand over the time card. A passage control may or may not be indicated in the route book. A time penalty of 30 seconds will be imposed for missing a passage control. The red sign and the control post marshal may be situated inside a building (e.g. a restaurant or hotel), but only where this is expressly stated in the route book.

**Art. 17.3** A **hidden time control (HTC)** will not be indicated either in the route book or with signs along the road. An HTC will never be located within 1 km of the start of a leg nor within 5 km of a previous HTC. No HTCs will be set up on major roads where the specified speed limit could hold up the ordinary traffic. Nor will they be set up with 3 km of a railway level crossing, moveable bridges, traffic lights or major road junctions.

Early arrival at an HTC will be penalized as follows:

- between 10 and 29 minutes: 15 second time penalty;
- 30 minutes or more: 30 second time penalty.

Late arrival at an HTC will be penalized as follows:

- between 10 and 29 minutes: 15 second time penalty;
- 30 minutes or more: 30 second time penalty.

A 30 second time penalty will be incurred for missing an HTC. The maximum time penalty which can be imposed at an HTC is 30 seconds.

**Art. 17.4**

An **indicated time control (TC)** along the route will be indicated by a red sign with a clock symbol on it, approx. 25 metres after a yellow warning sign with a clock on it (see appendix A).

The crew should report to the time control marshal at the target time (stated on the time card). The marshal will note the time at which the time card is handed over to him.

Unless otherwise stated in the route book, the crew must wait in front of the yellow sign until their target time. The crew will not incur any time penalty for entering the control zone during the actual minute of the target time or the minute before.

The route book will give the position of the TC and the time card will show the target reporting time. Early or late reporting at a TC will be penalized as follows:

- 1 second per minute or fraction of a minute too early;
- 1 second per minute or fraction of a minute too late.

A 30 second penalty applies for missing a TC. The maximum time penalty which can be incurred at a TC is 30 seconds. Early arrival at a TC will be permitted without incurring a penalty if this is expressly stated in the route book. The red sign and the control post marshal may be situated inside a building (e.g. a restaurant or hotel), but only where this is specifically stated in the route book.

**Art. 17.5**

Crews should report to a **fixed time control (VTC)** at a specified time (indicated on the time card). Failure to report on time will be penalized as follows:

- 1 second per minute or fraction of a minute too early;
- 1 second per minute or fraction of a minute too late.

A 30 second penalty applies for missing a VTC. The maximum time penalty which can be incurred at a VTC is 30 seconds.

**Art. 17.6** Diversion arrows may be placed along the route. These arrows will indicate the direction which must be taken. They should be followed until the route given in the route book can be rejoined. These arrows may be used to divert drivers around a road block or to guide the crew to a control post. A diversion arrow will be set up at the Document Check as an example. Crews will be responsible at all times for ensuring that they rejoin the original route as soon as possible after the diversion - whether or not arrows have been set up by the organisers to indicate this.

## **Art. 18 Special stages**

**Art. 18.1** During a special stage the crew must drive as steadily as possible throughout the stage at a prescribed average speed (to the second) from the start to the flying finish (FF). The route to be followed on the special stage may be described in the route book, or it may be handed out to the crews just before or at the start of the special stage. The prescribed average speed will be indicated in the route book or in the route documents handed out to the crew just before the start of the special stage.

**Art. 18.2** The route to be followed during the special stage may be indicated by:

- pictograph assignments;
- a route description;
- part of a map on which the route is marked as a line or which the crew has to use to devise a route with the aid of the arrows, marks, and coordinates given on the map.

**Art. 18.3** Checks can be made at any point during a special stage to verify that the route given in the route book is being followed and the correct average speed is being maintained at all times.

The crew will start the special stage at the start control precisely on the minute. Passage controls (PCs) and hidden time controls (HTCs) may be set up along the route of the special stage. The special stage ends when the crew passes the flying finish control (FF), following which the crew must come to a halt at the stop finish (SF) to complete the time card.

**Art. 18.4** Before the **start control** of a special stage there will always be a **time control (TC)** to complete the previous leg. This time control post and the start control for the special stage will be combined in one control zone. The following FIVA signs will be set up (see appendix A):

- a. a yellow warning sign with a clock symbol (to mark the beginning of the control zone);
- b. followed by a red sign with a clock symbol (time control) approx. 25 m further on;
- c. followed by a red sign with a flag symbol on it (to mark the start of the special stage) some 50 to 200 metres further on;
- d. followed by a control-zone-ends sign (3 diagonal stripes on a beige background) about 50 metres beyond this.

**Art. 18.5** Immediately after reporting to the time control, the crew must drive straight through to the start of the special stage. The marshal at this control post will enter the start time on the time card and on the special stage sheet.

The procedure at the start of the special stages will be as follows: as soon as the car and crew stop for the start control, the marshal will note the crew's starting time (in hours and minutes) on the time card and the special stage sheet. The marshal will hand these documents over to the crew. He will then countdown the seconds to the start (30, 15, 10 and the last 5 seconds individually). He will then give the signal to start, at which time the car

should move off immediately. Failure to start within 20 seconds of the start signal being given will result in a time penalty of 120 seconds.

**Art. 18.6** A false start (before the official signal has been given) will result in a time penalty of 10 seconds.

**Art. 18.7** A **passage control (PC)** along the route of the special stage will be indicated by a red sign with a stamp symbol, approx. 25 metres after a yellow warning sign with a stamp on it (see appendix A). After passing the yellow sign the crew should report immediately to the control post marshals and hand over the time card. A passage control may or may not be indicated in the route book. A time penalty of 900 seconds will be incurred for missing a passage control.

**Art. 18.8** A **hidden time control (HTC)** on a special stage will not be given in the route book nor indicated by warning signs along the road. Early or late arrival at an HTC will be penalized as follows:

- 1 second per second or fraction of a second early;

- 1 second per second or fraction of a second late.

A time penalty of 900 seconds will be incurred for missing a hidden time control. The maximum time penalty which can be incurred at an HTC is 900 seconds.

During special stages on the public highways, the following shall also apply in relation to HTCs. An HTC will never be located within 1 km of the start of a special stage nor within 5 km of a previous HTC. No HTCs will be set up on major roads where the specified speed limit could hold up the ordinary traffic. Nor will they be set up with 3 km of a railway level crossing, moveable bridges, traffic lights or major road junctions.

**Art. 18.9** Special stages will end with a **flying finish (FF)**. It is not permitted to stop between the yellow warning sign of the flying finish and the red STOP sign at the stop finish. Stopping in this zone will result in disqualification (see appendix A).

Approx. 100-300 metres after the flying finish the crew must report to a control (**the stop finish, SF**), which will be indicated by a red STOP sign (see appendix A). Here the finish time will be entered on the time card and the special stage sheets (in hours, minutes and seconds). If the time-keepers are unable to give the precise finishing times to the marshals at the stop finish, the marshals will only initial the crew's time card or special stage sheet and the time will be entered at the next neutral zone or regrouping area.

**Art. 18.10** Early or late arrive at the flying finish (FF) will result in the following time penalties:  
- 1 second per second or fraction of a second early or late.  
A time penalty of 900 seconds will be incurred for missing the FF. The maximum time penalty which can be incurred at an FF is 900 seconds.

**Art. 18.11** A special stage may include a test of driving skill: precision driving through a carefully laid out course. Deviating from the specified route will incur a time penalty of 30 seconds each time. Hitting or knocking over a bollard/cone will result in a penalty of 10 seconds. A "garage stop" incorrectly carried out will result in a time penalty of 10 seconds. A "stop astride" incorrectly performed will result in a time penalty of 10 seconds.

**Art. 18.12** A certain maximum number of penalty seconds will apply to each special stage, known as the standard penalty. This standard penalty will be shown on the time card and/or in the route book. If the total number of penalties incurred by a crew during the special stage due to time deviations and/or missing controls, exceeds the level of the standard penalty



for that stage, the crew will incur the standard penalty, even if the stage was temporarily halted.

- Art. 18.13** If the time cannot be noted owing to a crew error, the following penalties will apply:
- a. at the start: standard penalty (see Art. 18.12)
  - b. at the finish (stop finish): 120 seconds.

- Art. 18.4** Service is not permitted in any form during special stages in closed arenas (e.g. circuits) with the exception of emergency repairs carried out by members of the crew themselves with the tools and materials carried in their own vehicle.

During special stages on the public roads, service may only be provided where the crew and the car are located once the target passage time of the crew concerned has elapsed by more than 10 minutes (see Art. 13.2.1).

- Art 18.15** If a special stage has to be abandoned for any reason before the last crew has completed it, a classification for the stage may still be drawn up. This will be done by allocating to each crew which was fully or partially unable to complete the stage because of the suspension, the highest number of time penalties awarded before the suspension. This classification can still be made even if only one crew was able to complete the stage under normal conditions.

If the Clerk of the Course considers the highest number of time penalties to be abnormally high, he may choose to allocate a scratch penalty deemed appropriate by him, selected from among the four highest penalties. If a standard penalty applies to the special stage (see Art. 18.12), the scratch penalty may not exceed the standard penalty for that stage.

No crew which fully or partially causes a stage to be abandoned may benefit from this measure.

- Art. 18.16** Diversion arrows may be fully or partially used to indicate the route of a special stage. An example of a diversion arrow can be seen at the Document Check.

- Art. 18.17** Any crew driving against the direction of the route during special stages in closed arenas (e.g. on circuits) will be disqualified.

**Art. 19      **Regrouping controls - start/finish of a leg - finish of the rally - retiring and restarting - non-classification****

- Art. 19.1** The route may include regroupings. The purpose of regrouping is to make up time lost in the schedule and to reduce the intervals between crews which occur due to delays and/or retirements. Therefore the start time after a regrouping should be noted rather than its planned duration.

The finish of one leg and the start of the next will be considered a regrouping control.

- Art. 19.2** The time and place of the regrouping controls are given on the time card and in the route book respectively. The entry control for the regrouping will be indicated along the road by a red sign with a clock symbol on it, approx. 25 metres after a yellow warning sign with a clock on it. The exit control will be indicated in the same way, however followed by the beige "control zone ends" sign 50 metres on (see appendix A).

The red sign and the control post marshal may be situated inside a building (e.g. a restaurant or hotel), but only where this is expressly stated in the route book.

**Art. 19.3**

The crew should report to the control post marshal at the red sign at the target time (stated on the time card). The marshal will note the time at which the time card is handed over to him.

Unless otherwise stated in the route book, the crew must wait in front of the yellow sign until their target time. The crew will not incur any time penalty for entering the control zone during the actual minute of the target time or the minute before.

Early or late reporting at an entry control will be penalized as follows:

- 1 second per minute or fraction of a minute too early;
- 1 second per minute or fraction of a minute too late.

Crews will not be penalized for arriving at the entry control too soon only where this is expressly stated in the route book. The maximum time penalty which can be imposed at an entry control is 30 seconds.

Provided the entry control was not missed, the time penalty which will be incurred for arriving too late at an exit control is:

- 60 seconds for each minute or fraction of a minute too late;
- crews reporting more than 10 minutes late will no longer be permitted to pass the exit control or disqualified. Missing a regrouping control (i.e. failure to arrive at both the entry and exit controls) will result in a time penalty of 30 seconds.

**Art. 19.4**

Crews must hand over their time cards and any special stage sheets for the special stage covered to the marshal at the regrouping entry control. They will be informed of their starting time.

Where this is stated in the route book, crews must drive their car directly into the secure compound (parc fermé) (see Art. 20). The engine must be switched off. If the crew did not receive a new time card on entering the secure compound, it will be given to them on departure.

**Art. 19.5**

The order of departure after the regrouping will be the same as the order of arrival at the regrouping. Unless the Clerk of the Course decides differently for organisational reasons (see Art. 11.2).

**Art. 19.6**

The time and place of the finish are given on the time card and in the route book respectively. The finish control will be indicated along the route by a red sign with a clock symbol on it, approx. 25 metres after a yellow warning sign with a clock on it.

**Art. 19.7**

The crew should report to the marshal at the finish control at the target time (indicated on the time card). The marshal will enter the time at which the time card is handed over to him.

Unless otherwise stated in the route book, the crew must wait in front of the yellow sign until their target time. The crew will not incur any time penalty for entering the control zone during the actual minute of the target time or the minute before.

Early or late arrival at a finish control will be penalized as follows:

- 1 second per minute or fraction of a minute too early;
- 1 second per minute or fraction of a minute too late.

Crews arriving more than 30 minutes late at the finish control will not be classified.

Missing a finish control will result in non-classification. The finish control may only be entered early without incurring a penalty where this is expressly stated in the route book.

**Art. 19.8** After passing the finish control the crew must drive the car straight into the secure compound as instructed by the marshals (see Art. 20).

**Art. 19.9** If, for technical reasons, a crew is unable to complete a special stage or leg, or is unable to complete it within the allotted time; the crew may, with the approval of Clerk of the Course, be permitted to rejoin the rally, if this can be arranged within the limits of the organisation. In this event the crew may continue to follow the route or even shorten it to rejoin the rally.

However, this "rejoining" should be done in such a way that the crew can return to its original target schedule. Therefore it will only be permitted to rejoin the rally at a regrouping control (Art. 19.2) or at the start of a leg.

**Art. 19.10** A crew will not be classified if it:

**19.10.1**

- arrives more than 30 minutes late at the finish control;

**19.10.2**

- fails to pass both the entry and exit regrouping controls in Luxembourg (turning point) in accordance with the rules;

**19.10.3**

- has failed to complete more than 50% of the special stages.

**Art. 20** **Secure compound (Parc fermé)**

Secure compounds will be set up before, during and after the rally. These will enable the public to view the classic cars and serve as neutral zones/parking areas. The route book gives the locations of the secure compounds.

**Art. 20.1** All vehicles will be subject to the rules of the secure compound:

**20.1.1**

- from the time they enter the secure compound until the time they leave it;

**20.1.2**

- from the time they enter a control zone until the time they leave it again (i.e. between the yellow control post sign and the "control zone ends" sign (see appendix A).

**Art. 20.2** **20.2.1**

For as long as the cars are subject to the rules of the secure compound, all forms of maintenance, repair or loading of supplies will be strictly forbidden.

**20.2.2**

However, if the technical stewards discover that a vehicle is clearly in a condition which is incompatible with normal road use, they must immediately inform the Clerk of the Course. The Clerk of the Course can command that the vehicle be repaired.

**20.2.3**

In which event a penalty shall be imposed for the time taken for repairs as follows:

- 1 second for each minute or fraction of a minute taken.

**20.2.4**

To prevent the crew from trying to make up lost time following a repair, the crew may be assigned a new start time, if necessary.

- Art. 20.3** Drivers should leave the secure compound as soon as they have parked their car in the compound.
- To be able to drive the car out of the secure compound at the start of the rally or during the rally, crews may enter the compound up to 20 minutes before their start times.
- Art. 20.4** A time penalty of 1000 seconds will be incurred for any infringement of the rules of the secure compound.
- Art. 20.5** The car must be parked in the secure compound before the rally, by the time given in the Programme (see section I).
- Art. 20.6** As soon as it has crossed the finish, the crew should park the car in the secure compound. Cars may not be moved from the compound until the time available to lodge protests has elapsed (see Art. 24.1).

## **VI INSPECTION AND PENALTIES**

### **Art. 21 Inspection before the start and during the rally**

**Art. 21.1** All teams taking part in the rally must report for inspection with their car and the complete team at the time given by the organising committee.

Teams reporting late for the inspection will be subject to a fine of NLG 250.00. Teams reporting more than 30 minutes late for the inspection will not be permitted to start unless, in the opinion of the Clerk of the Course, it can be demonstrated by the crew that this was for reasons beyond their control.

If, during an inspection, it appears that a vehicle does not comply with the regulations, the Clerk of the Course can set a time within which the defects must be rectified. Any car which does not comply with the regulations (see also Art. 4) will not be permitted to start, or if it has already started, disqualified.

**Art. 21.2** The inspection will consist of a technical inspection and a document check. The competitor will be informed of where the inspection will be carried out by the organising committee well in advance of the event.

**Art. 21.3** The technical inspection before the start will be of a very general nature (ensuring that the vehicle meets traffic legislation, a safety check, verification of car marque and model, checking for the presence of fire extinguisher, warning triangle and first-aid kit, as well as appearance, authenticity, and correct category, etc.). The organising committee can at any time decide to attach markers or tags to the coachwork and/or engine block of the car.

**Art. 21.4** The document check will consist of:

- identification of the crew;
- checking the driving licences of the driver and co-driver;
- checking the FIVA Identity Card;
- checking insurance/international motor insurance documents;
- signing the indemnity clause.

**Art. 21.5** Only vehicles which:

- meet the road traffic legislation of the country in which they are registered;
- are safe enough to be allowed onto the public roads; and
- whose appearance is appropriate to a FIVA event;

will be admitted to the start.

In so far as this applies in the country where the vehicle is registered, the vehicle should have been inspected and approved for roadworthiness in accordance with the traffic legislation of that country. A valid inspection certificate must be presented at the technical inspection.

To be admitted to the start each crew must be equipped with no less than one fire extinguisher (powder type; at least 1 kg and preferably 2 kg); a warning triangle; a tow rope and a first-aid kit. The car registration plates must comply with statutory requirements. A suitable national emblem (sticker) should also be applied to the rear of the vehicle. All this being to the satisfaction of the Clerk of the Course.

Additional spot checks of the vehicle and team can be made at any time during the rally.

**Art. 21.6** Competitors are responsible for ensuring that their cars meet all technical requirements throughout the rally (see Art. 4). Should it appear during the rally that the vehicle does not comply with the regulations, prior to disqualification, the team will be given an official warning and a period may be set within which the defects must be rectified.

**Art. 21.7** If markers or tags were attached to the car (Art. 21.3), the crew alone is responsible for making sure that these remain attached and undamaged until the end of the rally. The crew will be disqualified immediately if a marker is lost.

**Art. 21.8** Fraud or deception of any kind will result in immediate disqualification. Any competitor or team found to have been involved in any way in such dealings will also be disqualified.

**Art. 22** **Final inspection**

All crews arriving at the finish of the rally shall immediately place their cars in the secure compound. A brief inspection may be carried out there to check:

- that the car is the same as the car presented for inspection before the start of the rally;
- whether any of the penalties specified in Art. 23 apply.

A more thorough inspection may be carried out if it is considered necessary by the Clerk of the Course or the Panel of Stewards.

**Art. 23** **Summary of penalties**

Penalties may be imposed by the Panel of Stewards as referred to in Articles 9.6, 13.1, 13.2.1 and 13.2.2, together with any penalties relating to matters not covered by these regulations further to the provisions of Article 9.3.

Penalties which may be imposed by or on behalf of the Clerk of the Course are listed in appendix C to these rules.

## **VII PROTESTS - CLASSIFICATION - PRIZES**

### **Art. 24 Protests and appeals**

**Art. 24.1** All protests must be lodged in accordance with the provisions of the FIVA regulations.  
Note: only a competitor or crew may lodge a protest. A protest must be submitted within 30 minutes of the official results being published.

Art. 24.2 All protests must be lodged in writing and handed to the Clerk of the Course together with a sum of NLG 250.00. This sum will not be repaid if the protest is found to be groundless.

**Art. 24.3** All protests will be considered and settled by the Panel of Stewards. An appeal against their ruling may be made to the FIVA Steward, who holds final authority in deciding on the appeal. There is no right of appeal against the final decision of the FIVA Steward.

### **Art. 25 Classification**

**Art. 25.1** Time penalties will be expressed in seconds. The final classification per class (star, sporting or touring class) will be determined by adding together the times of the special stages, the time penalties incurred during the legs and all other penalties expressed in time. The crew with the lowest total in each class will be the winner, the team closest to them will be second, etc.

The overall winner of the rally will be the winner of the star class. The classifications per category (D to F) will be determined in the same way per class.

**Art. 25.2** In the event of a tie, the crew with the best time during the first special stage will be the winner. If this alone is insufficient to be able to decide on a winner, the times of the second, third, fourth, etc. special stages will also be taken into account. This rule may be applied at any time during the rally.

**Art. 25.3** The official results of the rally will be announced at a time given in the Programme (see section I).

**Art. 25.4** The classification becomes official from the time that the official results are posted and, barring any protests, becomes final 30 minutes after publication.

**Art. 25.5** At the end of each leg, an official interim classification will be posted. This will be posted at a time and place given in the Programme (see section I).

Barring any protests, the official interim classification becomes final 90 minutes after publication. Therefore, no protest may be lodged against those parts of the official results based on an official interim classification, once the relevant interim classification has become final.

**Art. 25.6** The team results will be determined by adding together the points of the three best placed crews in a team. For the purposes of the team prize, one crew will be awarded points on the basis of their final place in the category, irrespective of the class in which they were entered. Points will be awarded as follows:

1st place 100 points	8th place 72 points	15th place 56 points
2nd place 95 points	9th place 69 points	16th place 54 points
3rd place 90 points	10th place 66 points	17th place 52 points
4th place 86 points	11th place 64 points	18th place 50 points
5th place 82 points	12th place 62 points	19th place and lower 1 point less.
6th place 78 points	13th place 60 points	
7th place 75 points	14th place 58 points	

In the event of a tie, the team with the crew with the lowest number of points will be accorded the higher classification.

#### **Art. 26 Prizes and cups**

The overall winner of the rally will receive the GATSO trophy. The following prizes will also be awarded:

- a trophy for the winner of the star class;
- a trophy for the winner of the sporting class;
- a trophy for the winner of the touring class;
- one or more prizes in each category, depending on the number of competitors in each category;
- a ladies' cup in each class;
- a team prize (provided at least two teams entered);
- a booby prize;
- both driver and co-driver will receive a memento of the occasion.

#### **Art. 27 Awards ceremony**

The awards ceremony will take place at the time and place stated in the Programme (see section I).



# Bijlage A

# Appendix A

## Passeercontrole / Passage control (PC)

geel / yellow

rood / red

beige



← ca 25 m →

← ca 50 m →

Registratie van de doorkomst / Marking of passage

## Tijdcontrole / Time control (TC)

geel / yellow

rood / red

beige



← ca 25 m →

← ca 50 m →

Registratie van de meldingstijd / Marking of check-in time

## Tijdcontrole gevolgd door start van een klassementsproef / Time control followed by the start of a special stage (TC & SC)

geel / yellow

rood / red

rood / red

beige



← ca 25 m →

← ca 25 m →

← ca 50 m →

Registratie meldingstijd /  
Marking of check-in time

Registratie starttijd /  
Marking of starting time

## Finish klassementsproef / Finish of special stage (FF & SF)

geel / yellow

rood / red

rood / red

beige



← 100 - 150 m →

← 100 - 300 m →

← ca 50 m →

Tijdmeting ZONDER te stoppen /  
Timeline without stopping

Registratie finishtijd /  
Marking of arrival time

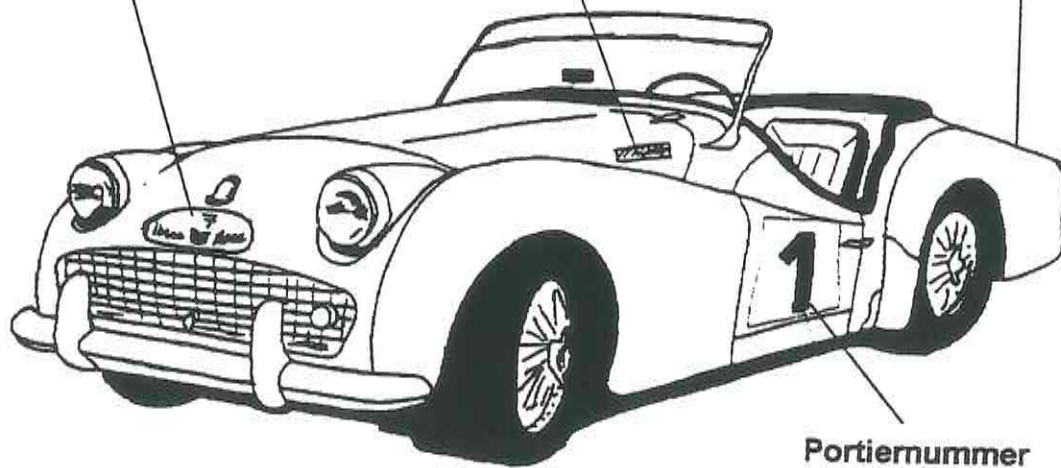
# Bijlage B

# Appendix B

Rallyschild voor

Naam + Nationaliteitsvlag

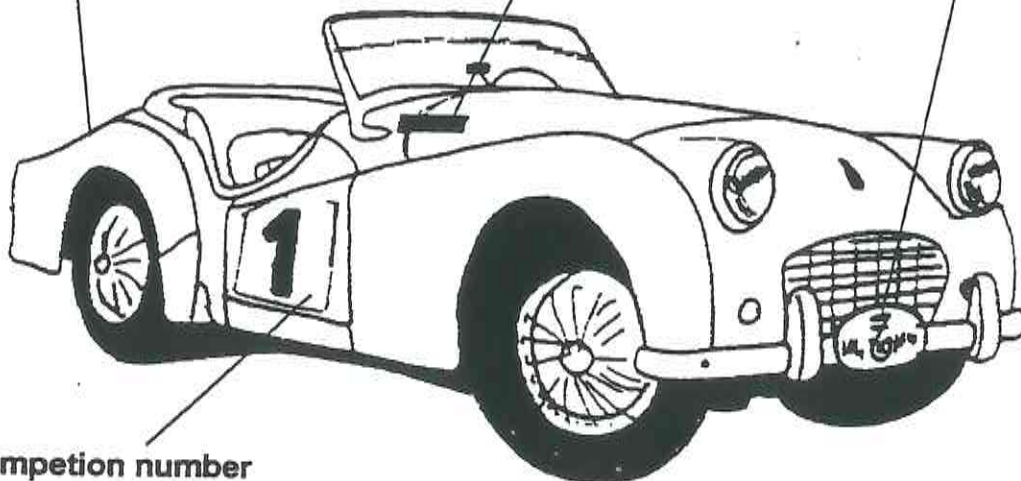
Rallyschild achter



Rally-plates rear-side

Names + Nationality flags

Rally-plates front



Art.	Felt(en) Fact(s)	Straf/seconds Penalty-seconds	Straf/Penalty Boete (FI) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion (*) Refuse start (**)
10.2	Onjuiste samenstelling equipe: Incorrect composition of the crew:			*
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 Verkeersovertrading: 1st infringement of the traffic laws:	1000		
	2e Verkeersovertrading: 2nd infringement of the traffic laws:	2000		
	3e Verkeersovertrading: 3rd infringement of the traffic laws:			*
	1e Snelheidsovertrading; overschrijding 11 t/m 20 km/h: 1st infringement\speeding; exceeding 11 up to and included 20 km/h:	1000		
	1e Snelheidsovertrading; overschrijding 21 t/m 30 km/h: 1st infringement\speeding; exceeding 21 up to and included 30 km/h:	2000		
	1e Snelheidsovertrading; overschrijding > 30 km/h: 1st infringement\speeding; exceeding more than 30 km/h:			*
	2e Snelheidsovertrading; overschrijding 11 t/m 20 km/h: 2nd infringement\speeding; exceeding more than 20 km/h:	3000		
	2e Snelheidsovertrading; overschrijding > 20 km/h: 2nd infringement\speeding; exceeding more than 20 km/h:			*
	3e Snelheidsovertrading; overschrijding > 10 km/h: 3rd infringement\speeding; exceeding more than 10 km/h:			*

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf/Penalty		
		Strafseconden Penalty-seconds	Boete (FI) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion (*) Refuse start (**)
13.2.1	1e Overtreding servicevoorschriften: 1st Infringement service regulations:	1000		
	2e Overtreding servicevoorschriften: 2nd 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: 2nd Infringement reconnaissance-prohibition:			*
13.6	Milieuovertreding: Infringement environment-rules:	+	vergoeding van kosten van reiniging, schade, etc. To pay the cost of cleaning, damage, etc.	*
14.4	Overtreding reclamevoorschriften voor de start: Infringement advertising rules before the start:			**
	Overtreding reclamevoorschriften na de start: Infringement advertising rules after the start:		250,-	
15.3.5.1	Controlegebied uit verkeerde richting binnenrijden: Entering control area in any direction other than the rally:			*
15.3.5.2	In controlegebied achteruit rijden: To recross or re-enter a control area:			*
15.4	Niet opvolgen instructies officials: Not following instructions of the (control post)-officials:		*	

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf/Penalty		
		Strafseconden Penalty-seconds	Boete (FI) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion (*) Refuse start (**)
16.1	Auto te laat in wachtperk 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 than 10 minutes at the start of the event:			*
17.2	Missen PC langs een traject: Missing PC along a road section:	30		
17.3	10 minuten t/m 29 minuten te vroeg of te laat bij een HTC langs een traject: 10 minutes early or late at a HTC along a road section:	15		
17.3	30 minuten of meer te vroeg of te laat bij een HTC langs een traject: Missen van een HTC langs een traject: Maximal aantal strafseconden te behalen bij een HTC langs een traject: 30 minutes or more early or late at a HTC along a road section: Missing HTC along the road section: Maximum penalty at a HTC along the road section:	30 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		
18.5	Na startsignaal meer dan 20 seconden op startlijn van klassementsproef blijven staan: Fail to start within 20 seconds on a starting signal at a special stage:	120		
18.6	Valse start bij klassementsproef: False start:	10		
18.7	Missen PC langs een klassementsproef: Missing PC along a special stage:	900		
18.8	Te vroeg of te laat bij een HTC langs een klassementsproef. Per seconde: Early or late arrival at a HTC along the road section. Per second:	1		

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf\Penalty		
		Strafseconden Penalty-seconds	Boete (FI) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion (**) Refuse start (**)
18.8	Missen van een HTC langs een klassementsproef: Maximaal aantal strafseconden te behalen bij een HTC langs een klassementsproef: 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 klassementsproef. Per seconde: Early or late arrival at a FF along the road section. Per second:	1		
18.10	Missen van een FF langs een klassementsproef: Maximaal aantal strafseconden te behalen bij een FF langs een klassementsproef: Missing FF along the special stage: Maximum penalty at a FF along the special stage:	900		
18.11	Verkeerd parcours tijdens klassementsproef\behendigheidsproof. Per keer: Driving wrong direction during a special stage\driving-skill test. Each time:	30		
18.11	Het raken of omrijden van een pilon tijdens klassementsproef\behendigheidsproof. Per pilon: Hitting a mark during a special stage\driving-skill test. Per mark:	10		
18.11	Het verkeerd verrichten van een garagestop tijdens klassementsproef\behendigheidsproof. Per verrichting: Wrong performance of a so-called "garage-stop" during a special stage\driving-skill test. Each wrong performance:	10		
18.11	Het niet juist verrichten van een "stop a cheval" tijdens een klassementsproef\behendigheidsproof. Per verrichting: Wrong performance of a so-called "stop astride" during a special stage\driving-skill test. Each wrong performance:	10		
18.13	Tijd niet kunnen inschrijven bij start klassementsproef: Time entry can not be made at the start of a special stage:	normstraf standard penalty		
18.13	Tijd niet kunnen inschrijven bij finish klassementsproef: Time entry can not be made at the finish of a special stage:	120		
18.14 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		

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf/Penalty		
		Strafseconden Penalty-seconds	Boete (FI) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion (*) Refuse start (**)
18.15	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		
18.17	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 an exit-control of a regroup. Per minute:	60		*
19.3	Meer dan 10 minuten te laat bij een uitgangscntrole van een hergroepering: More than 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 30 minuten te laat bij de finish-controle: More than 30 minutes late at the finish-control:	equipe wordt niet geclassificeerd crew will not be classified		
19.7 en 19.10.1	Missen van de finish-controle: Missing the finish-control:	equipe wordt niet geclassificeerd crew will not be classified		

Art.	Feit(en) Fact(s)	Straf/Penalty		
		Strafseconden Penalty-seconds	Boete (FI) Fine (HFL)	Uitsluiting (*) Start weigeren (**) Exclusion (*) Refuse start (**)
19.10.2	Missen hergroepering te Luxemburg: Missing regroup Luxembourg:	equipe wordt niet geclassificeerd crew will not be classified		
19.10.3	Meer dan 50% van de klassementsproeven niet gereden: Missing more than 50% of special stages:	equipe wordt niet geclassificeerd crew will not be classified		
20.2.3	Bevolen reparatie in wachtpark. Per minuut: Requested repairs in secure compound. Per minute:	1		
20.2	Herstellen lekkende 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		
20.4	Overtreding wachtpark-regels: Infringement secure compound regulations:	1000		
21.1	Te laat bij keuring: Late at scrutineering:		250,-	
21.1	Meer dan 30 minuten te laat bij keuring: More than 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	Ontbreken merktekens c.q. bedrog m.b.t. keuring: Absence identification marks or affixed marks, etc.:			*



BROCHURES  
PERIODIEKEN  
JAARVERSLAGEN  
HUISDRUKWERK  
POSTERS  
LANDKAARTEN  
KOPIËREN  
KLEURKOPIEËN  
COLOR LASER PRINTS  
BIG COLOR PRINTS  
LICHTDRUKKEN  
PLOTSERVICE

# LIFOKA

*grafische bedrijven*

LIFOKA GRAFISCHE BEDRIJVEN IS SEDERT 1956 IN DEN HAAG EN TILBURG GEVESTIGD. DE DRIE LIFOKA BEDRIJVEN ZIJN VEELZIJDIG EN SUKSESVOL OP HET GEBIED VAN ONTWERPEN, DRUKKEN (OFFSET), KOPIËREN EN PRINTEN.

Bij LIFOKA WERKEN ONGEVEER 60 GEMOTIVEERDE VAKMENSEN DIE DE WIL HEBBEN MOOIE GRAFISCHE PRODUCTEN TE MAKEN. ALS GEEN ANDER BESEFFEN ZE WAT DIE PRODUCTEN VOOR DE KLANTEN BETEKENEN. MAAR VOORAL OOK ZORGEN ZE DAT ER OP TIJD GELEVERD WORDT. WANT AFSpraak IS AFSpraak BIJ LIFOKA.

DOELTREFFEND WERKEN MET MODERNE PRODUCTIEMIDDELEN MAAKT DAT LIFOKA OP EEN GEZONDE MANIER CONCURREREND IS. DE KONSTANTE AANDACHT VOOR KWALITEIT, LEVERTIJD EN KLANTGERICHTHEID ZIT ER MET DE PAPPEL INGEGOTEN. NOEM HET DE STIJL VAN LIFOKA ZO U WILT.

DE MEESTE KLANTEN DENKEN ER GELUKKIG NET ZO OVER. DAT MAAKT DE SAMENWERKING ER IN IEDER GEVAL GEMAKKELIJKER OP.

DENKT U ER NET ZO OVER? ...DAN IS HET MISSCHIEN DE HOOGSTE TIJD OM LIFOKA EENS UIT TE TESTEN!

Lifoka repro bv  
kopie & print  
Mauritskade 3 - 5  
2514 HC Den Haag  
070 - 376 99 33 tfn  
070 - 376 99 30 fax

Lifoka globe bv  
ontwerp & druk  
Oude Haagweg 4 - 6  
2552 EP Den Haag  
070 - 397 10 31 tfn  
070 - 397 57 28 fax

Etel repro bv  
kopie & print  
L. van Vechelsstraat 11  
5014 HD Tilburg  
013 - 583 92 22 tfn  
013 - 583 92 25 fax