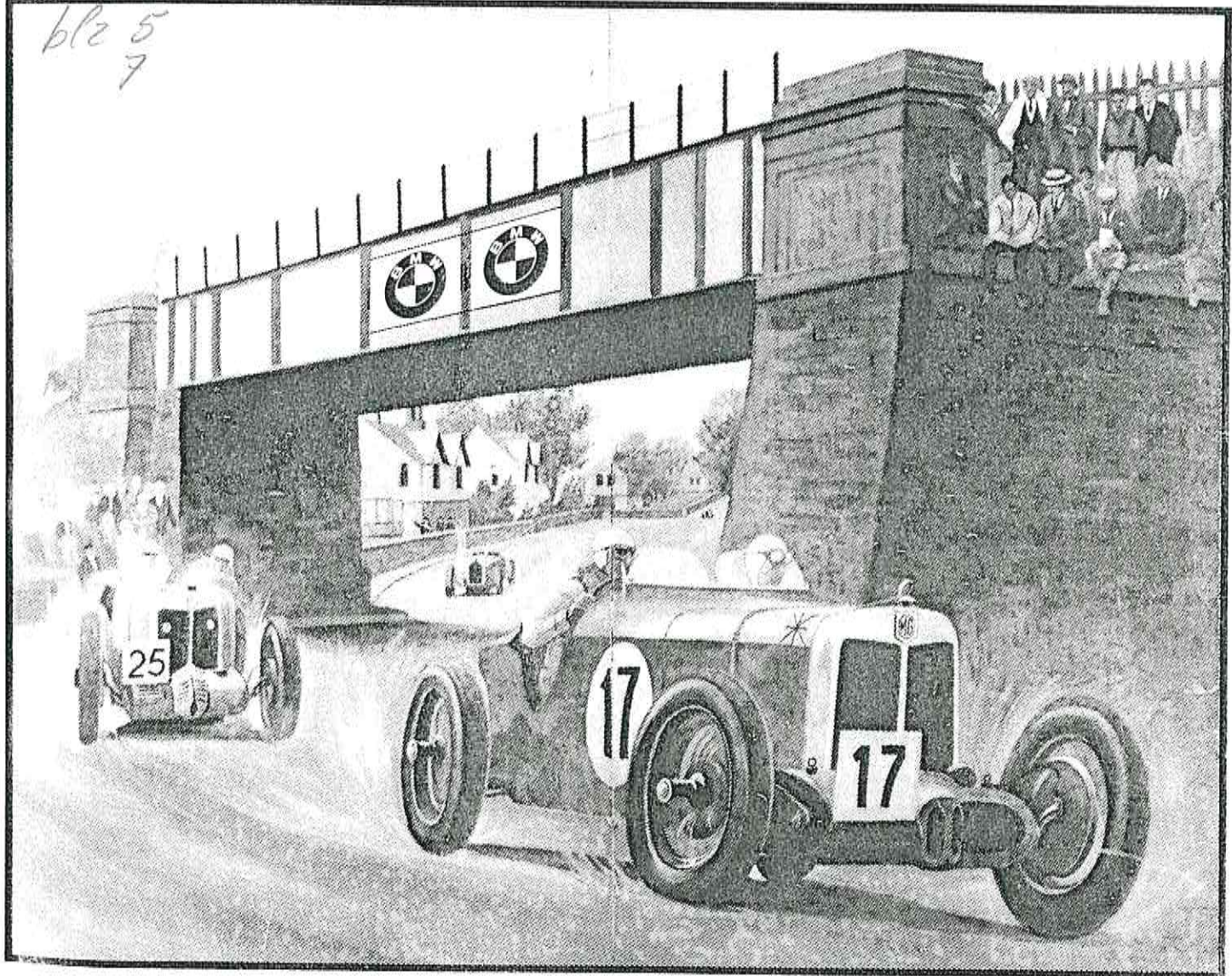


*10 do: Bely. francs
Kommischy v. J. 2009*

1998

Classic SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN

*blz 5
7*



REGLEMENT

TEN GELEIDE

CLASSIC SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN 1998

Het is alweer de zesde Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen die van vrijdag 21 tot en met zondag 23 augustus 1998 zal worden verreden en waarvan u het reglement nu in handen heeft.

De Stichting Classic SLS nam zes jaar geleden het initiatief om de bekende en beruchte SLS van weleer nieuw leven in te blazen maar dan voor historische auto's. In de afgelopen jaren heeft de Classic SLS steeds te maken gehad met een groeiend deelnemersaantal en daarop vormt de editie 1998 absoluut geen uitzondering. Wie had zes jaar geleden kunnen vermoeden dat de historische rallysport in Nederland zo'n vlucht zou nemen dat er straks vanaf de Scheveningse Boulevard meer dan 200 equipes van start zullen gaan!

Een zo groot aantal deelnemers vraagt om een goede organisatie opdat het evenement zo vlekkeloos mogelijk afgewerkt kan worden, maar ook de deelnemers hebben hun verantwoordelijkheid! Wij vragen elke deelnemer dan ook met klem om zich zodanig te gedragen dat de historische rallysport in Nederland in een positief daglicht komt te staan en wij gaan er van uit dat ook u graag wilt dat evenementen als de Classic SLS nog vele jaren kunnen worden georganiseerd en u daaraan kunt deelnemen.

De algehele leiding van de Classic SLS 1998 ligt in de vertrouwde handen van Harold Edinga, terwijl Fred Spaaij bijzonder veel werk achter de schermen verricht. Nieuw is het duo dat verantwoordelijk is voor het wedstrijdtechnische deel van het evenement in 1998. Twee rallynavigatoren die zowel in de moderne als in de historische rallysport hun sporen ruimschoots verdiend hebben, te weten Jan Berkhof en René Smeets, zullen borg staan voor een spectaculaire route en interessant navigatiewerk. Zij hebben getracht de juiste balans te vinden tussen de drie klassen en hebben dan ook drie aparte routes gemaakt. De deelnemers in de Toerklasse zullen echt kunnen toeren met hun klassieker op prachtige wegen, terwijl de Sportklasse-deelnemers op een meer sportieve wijze een balans zullen moeten zien te vinden tussen het construeren en rijden van de juiste route binnen het aangegeven tijdschema. De deelnemers in de Sterklasse, de klasse die bedoeld is voor de echt ervaren equipes, zullen al hun kunnen in de strijd moeten werpen om met zo weinig mogelijk strafpunten de zesde editie van de Classic SLS tot een goed einde te brengen.

Wij wensen u allen veel "rallyplezier" toe en hopen iedereen straks in een ontspannen sfeer in Scheveningen te mogen begroeten.

Het Organisatiecomité.

REGLEMENT
van de
CLASSIC SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN 1998

INHOUD:	Pagina:	
I	PROGRAMMA	
-	Programma	5
II	ORGANISATIE	
Art. 1	Organisatie	
	1.1 Definitie	6
	1.2 Stichtingsbestuur en Organisatiecomité	6
	1.3 Wedstrijdsecretariaat	7
	1.4 Officiële publikatieborden	7
	1.5 Officials van het evenement	7
	1.6 Waarnemers	7
III	ALGEMENE BEPALINGEN	
Art. 2	Beschrijving	8
Art. 3	Toe te laten auto's	8
	3.1 De auto's zijn onderverdeeld in de volgende categorieën	8
	3.2 Tot de wedstrijd worden toegelaten	8
	3.3 De organisator behoudt zich het recht voor elke auto te weigeren	8
	3.4 In de auto's dienen aanwezig te zijn	9
	3.5 Verzekering	9
	3.6 FIVA Identity Card	9
	3.7 Uitlaatgeluid	9
Art. 4	Toe te laten deelnemers	
	4.1 Deelnemer	9
	4.2 Equipe	9
	4.3 Rijbewijs	9
	4.4 Communicatie	9
Art. 5	Inschrijfformulier - Inschrijving	
	5.1 Inschrijfformulier	9
	5.2 Wijzigingen	10
	5.3 Ondertekening	10
	5.4 Weigeren	10
	5.5 Maximum	10
Art. 6	Inschrijfgeld - Verzekering	
	6.1 Inschrijfgeld	10
	6.2 Service-teams	11
	6.3 Acceptatie	11
	6.4 Verplichte verzekering	11
	6.5 Uitsluiting aansprakelijkheid	11
	6.6 Terugbetaling	12

Art. 7	Wijziging van het reglement - Bulletins	
	7.1 Wijzigingen - bulletins	
Art. 8	Toepassing en interpretatie van het reglement	
	8.1 Wedstrijdleiding	
	8.2 Wedstrijdcommissaris	
	8.3 Bindende tekst	13
	8.4 Interpretatie	13
	8.5 Incorrect gedrag	13
IV	ALGEMENE VERPLICHTINGEN	
Art. 9	Equipes	
	9.1 Equipes	13
Art. 10	Startvolgorde - Rallyschilden - Wedstrijdnummers	
	10.1 Startnummers	14
	10.2 Startvolgorde	14
	10.3 Rallyschilden	14
	10.4 Portiernummers	14
	10.5 Gegevens eerste en tweede bestuurder	14
Art. 11	Controlekaarten	
	11.1 Controlekaarten	14
	11.2 Gebruik	14
	11.3 Veranderingen	15
	11.4 Straffen	15
	11.5 Verantwoording	15
Art. 12	Verkeersregels - Service en reparaties - Milieu	
	12.1 Verkeersregels	15
	12.2 Service en reparaties	15
	12.3 Milieu	16
Art. 13	Reclame	
	13.1 Reclame	16
	13.2 Portiernummers/Rallyschilden	16
V	VERLOOP VAN HET EVENEMENT	
Art. 14	Route-opdracht	
	14.1 Route	16
	14.2 Controles	17
	14.3 Aanwijzingen van officials	17
Art. 15	Start en finish van het evenement	
	15.1 Wachtpark	17
	15.2 Startcontrole	18
	15.3 Te laat melden	18
	15.4 Finishcontrole	18
Art. 16	Trajecten - Controles	
	16.1 De juiste route	18
	16.2 Routecontrole (RC)	18
	16.3 Passeurcontrole (PC)	19
	16.4 Tijdcontrole (TC)	19
	16.5 Stempelkussen	19
	16.6 Dwangpijlen	19

Art. 17	Regelmatigheidsproef (RP)	
	17.1 Verloop	20
	17.2 Controles	20
	17.3 Geheime Tijdcontrole (GTC)	20
	17.4 Normtijd	21
Art. 18	Hergroeperingscontrole - Instromen	
	18.1 Hergroeperingscontrole	21
	18.2 Instromen	21
Art. 19	Wachtpark	
	19.1 Wachtpark	22

VI KEURING - STRAFFEN

Art. 20	Keuring voor de start en tijdens het evenement	
	20.1 Keuring voor de start	22
	20.2 Toelatingseisen	22
	20.3 De keuring behelst	22
	20.4 Extra keuringen	22
	20.5 Documentencontrole	23
	20.6 De Documentencontrole behelst	23
Art. 21	Samenvatting straffen	
	21.1 Straffen	23

VII PROTESTEN - BEROEPEN - KLASSEMENTEN - PRIJZEN

Art. 22	Protesten - Beroepen	
	22.1 Protesten	24
	22.2 Beroepen	24
Art. 23	Klassementen	
	23.1 Klassementen	24
	23.2 Officiële en definitieve uitslag	25
	23.3 Tussenklassement	25
	23.4 Teamklassement	25
Art. 24	Prijzen - Bekers	
	24.1 Prijzen - bekens	25
Art. 25	Prijsuitreiking	
	25.1 Prijsuitreiking	26

BIJLAGEN

Bijlage A	Standaardborden	27
-----------	-----------------	----

AANTEKENINGEN

28

I PROGRAMMA

Vrijdag 22 mei 1998
Opening van de inschrijving

Vrijdag 24 juli 1998 24.00 uur
Sluiting van de inschrijvingen

Vrijdag 7 augustus 1998
Verzending van de acceptatiebrieven

Vrijdag 21 augustus 1998

- 08.30 uur: Documentencontrole en uitgifte van de rallyborden, wedstrijdnummers, servicenummers, reclame etcetera, direct gevolgd door de technische keuring op de in de acceptatiebrief vermelde locatie. Na goedkeuring dient de auto in het wachtpark op de Scheveningse Boulevard te worden geplaatst. Aansluitend uitgifte van routeboek deel I en eventueel andere routebescheiden in het Wedstrijdsecretariaat op de Pier in Scheveningen.
- 15.00 uur: Sluiting inschrijvingstermijn voor teams.
- 16.00 uur: Publikatie van de lijst met de tot de start toegelaten deelnemers, met vermelding van hun juiste starttijd, op het officiële publikatiebord.
- 16.00 uur: Beantwoording van vragen in het Wedstrijdsecretariaat op de Pier.
- 16.45 uur: Briefing en welkomstdrink in een van de restaurants op de Pier.
- 18.01 uur: Vertrek van de eerste deelnemer in de Sterklasse voor etappe 1 vanaf het startpodium.
- 23.41 uur: Aankomst van de eerste deelnemer in Hotel Holiday Inn te Brussel en uitgifte van routeboek deel II.
- (2346)

Zaterdag 22 augustus 1998

- 07.00 uur: Publikatie van de officiële tussenklassementen na de eerste etappe op het publikatiebord in Brussel.
- 07.00 uur: Aanvang ontbijt.
- 07.30 uur: Publikatie van de definitieve tussenklassementen na de eerste etappe.
- 8.06 08.01 uur: Vertrek te Brussel van de eerste deelnemer voor etappe 2.
- 15.51 uur: Aankomst eerste deelnemer in Luxemburg.
- 17.21 uur: Vertrek eerste deelnemer uit Luxemburg voor etappe 3.

Zondag 23 augustus 1998

- 00.01 uur: Aankomst eerste deelnemer in Hotel Holiday Inn te Brussel.
- 08.00 uur: Publikatie van de officiële tussenklassementen na de derde etappe op het officiële publikatiebord te Brussel.
- 08.00 uur: Aanvang ontbijt.
- 08.30 uur: Publikatie van de definitieve tussenklassementen na de derde etappe.
- 09.01 uur: Uitgifte van routeboek deel III aan de eerste deelnemer en vertrek vanuit Brussel voor etappe 4.
- 14.46 uur: Aankomst eerste deelnemer bij de finish op de Scheveningse Boulevard.
- 17.30 uur: Publikatie van de officiële uitslag (behoudens protesten) op het publikatiebord te Scheveningen.
- 18.00 uur: Publikatie definitieve uitslag en aanvang feestelijke prijsuitreiking tijdens een buffet in een van de restaurants van de Pier.

II ORGANISATIE

Art. 1 ORGANISATIE

1.1. Definitie

De Stichting Classic SLS organiseert op 21, 22 en 23 augustus 1998 de regelmatigheidsrit "Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen 1998".

Het eindklassement zal zijn gebaseerd op de rijvaardigheid, de juiste rijtijd en het rijden van de juiste route, een en ander zoals bedoeld in de FIVA Events Code.

Zowel Nederlanders als buitenlanders mogen deelnemen met auto's die gebouwd zijn in de periode 1 januari 1931 tot en met 31 augustus 1976.

De inschrijving staat open voor drie categorieën deelnemers, te weten zij die deelnemen in de Sterklasse, zij die deelnemen in de Sportklasse en zij die deelnemen in de Toerklasse. In alle klassen dient het volledig parcours van Scheveningen naar Luxemburg en weer terug naar Scheveningen te worden afgelegd. Het verschil in de Ster-, Sport- en Toerklasse onderscheidt zich enerzijds in de wijze waarop de informatie over de route wordt verstrekt en anderzijds in de wijze binnen welke tijd de route afgelegd dient te worden.

De Sterklasse is uitsluitend bedoeld voor deelnemers met aanwijsbare ruime ervaring en prestaties, de Sportklasse is bedoeld voor deelnemers met voldoende ervaring en de Toerklasse is bedoeld voor deelnemers met weinig ervaring en/of voor deelnemers die het evenement meer als toertocht met hun klassieke automobiel willen beleven.

De organisatie behoudt zich uitdrukkelijk het recht voor om te bescheiden deelnemers in een hogere klasse in te delen, maar tevens om te optimistische deelnemers in een lagere klasse in te delen.

Er wordt gereden op de openbare weg. De te rijden gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 50 kilometer per uur. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd zijn tot maximaal 80 kilometer per uur (bijvoorbeeld op autosnelwegen).

Het evenement is op de FIVA Events Calendar 1998 ingeschreven onder nummer A16-98. Door de karakteristiek van het evenement is het een zogenoemd FIVA A-evenement en wordt het dienovereenkomstig georganiseerd conform de reglementen van de Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) en voorts overeenkomstig dit reglement, alle bijlagen van deze reglementen inbegrepen.

1.2. Stichtingsbestuur en Organisatiecomité

Het Bestuur van de Stichting Classic SLS bestaat uit:

Voorzitter:	Ben Vermijs ✓
Secretaris:	Fred Spaaij ✓
Penningmeester:	Hans van den Broek ✓
Lid:	Harold Edinga ✓
Lid:	Aart de Graaf ✓

Het Organisatiecomité van de Classic SLS 1998 bestaat uit:

Voorzitter:	Harold Edinga ✓
Lid:	Peter van der Wansem ✓
Lid:	Fred Spaaij ✓
Lid:	Jan Berkhof ✓
Lid:	René Smeets ✓
Lid:	Robert Wolter ✓
Lid:	Etienne Carlens ✓

1.3. **Wedstrijdsecretariaat**

Voor het evenement: Robert Wolter
Wilgenstraat 25
6031 VL Nederweert
Tel./fax 0495 - 63 43 74

Tijdens het evenement: van vrijdag 21.08.98 08.30 tot vrijdag 22.08.98 18.00 uur
de Pier te Scheveningen tel. 070 - 306 99 11
van vrijdag 21.08.98 18.00 tot zaterdag 22.08.98 03.00 uur
Holiday Inn te Brussel tel. 00 - 32 - 2 - 720 58 65
van zaterdag 22.08.98 07.00 tot zondag 23.08.98 03.30 uur
Holiday Inn te Brussel tel. 00 - 32 - 2 - 720 58 65
van zondag 23.08.98 08.00 tot zondag 23.08.98 11.00 uur
Holiday Inn te Brussel tel. 00 - 32 - 2 - 720 58 65
van zondag 23.08.98 11.00 tot zondag 23.08.98 20.00 uur
de Pier te Scheveningen tel. 070 - 306 99 11

1.4. **Officiële publikatieborden**

De officiële publikatieborden bevinden zich:

- op de Pier te Scheveningen;
- in de hal van het Holiday Inn te Brussel;
- in de hal van het Gemeentehuis op de Place Guillaume te Luxemburg.

1.5. **Officials van het evenement**

Algemene leiding : Harold Edinga
Hoofd algemene zaken : Fred Spaaij
Wedstrijdleider : Jan Berkhof
Assistent wedstrijdleider : René Smeets
Wedstrijdsecretaris : Robert Wolter
Hoofd rekencentrum : Mariëlle Wolter
Wedstrijdcommissaris : Wolf Berger
Technische commissarissen : SLS-club o.l.v. Chris Bakker en Jan Tinga
Verantwoordelijke pers : Harold Edinga
Hoofdofficial : Aad Verhoeven
Bemande controles : Motor Club Mirage (MCM), Landen (B)
: Achtmaalse Rally Club (ARC), Achtmaal (NL)
: SLS Officialclub
Coördinator materiaal : Ton van Renselaar
Berging/sleephulp : Vakgarage Tinga
00-auto Ster-/Sportklasse : René Smeets
00-auto Toerklasse : Wim Euwen
0-auto : De Munck-De Munck (B)
Sluitauto : Man Bergsteijn-Leo Gommans

1.6. **Waarnemers**

FIVA-waarnemer : Jürgen Ockens (D)

III ALGEMENE BEPALINGEN

Art. 2 BESCHRIJVING

De totale lengte van de Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen 1998 bedraagt voor de Sterklasse circa 1.125 kilometer, voor de Sportklasse circa 1.100 kilometer en voor de Toerklasse circa 1.050 kilometer (zie overzicht hieronder).

De deelnemers in de Ster- en de Sportklasse dienen vier regelmatigheidsproeven af te leggen en de deelnemers in de Toerklasse één. De rally is voor alle klassen verdeeld in vier etappes. Op vrijdag 21 augustus 1998 wordt etappe 1 verreden. Op zaterdag 22 augustus 1998 de etappes 2 en 3, terwijl etappe 4 op zondag 23 augustus 1998 wordt verreden.

Overzicht verschillende lengtes per klasse en per etappe:

<u>Etappe</u>	<u>STERKLASSE</u>	<u>SPORTKLASSE</u>	<u>TOERKLASSE</u>
1	249,90 km	249,90 km	249,30 km
2	327,68 km	318,17 km	287,87 km
3	307,10 km	298,97 km	276,02 km
4	242,75 km	239,60 km	239,00 km
Totaal	1.127,43 km	1.106,64 km	1.052,19 km

Voor het volgen van de route zijn er drie (per dag één) gecombineerde routeboeken Ster- en Sportklasse en ook drie (per dag één) routeboeken voor de Toerklasse. Zie voor het tijdschema en de uitgifte van de routeboeken het programma onder I.

Art. 3 TOE TE LATEN AUTO'S

3.1. De auto's zijn onderverdeeld in de volgende categorieën

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 1970

G: auto's gebouwd van 1 januari 1971 tot en met 31 augustus 1976

Indien er in een categorie minder dan vijf auto's zijn, zullen deze automatisch worden ondergebracht in de naastgelegen recentere categorie.

3.2. Tot de wedstrijd worden toegelaten

Auto's behorende tot de categorieën D tot en met G, voor zover zij voldoen aan de wettelijke voorschriften van het land waar zij ingeschreven staan. Voorts moeten de auto's sneller kunnen en mogen rijden dan 70 kilometer per uur.

Een deelnemer mag tot de documentencontrole van voertuig veranderen, mits deze tot dezelfde categorie behoort waarin werd ingeschreven.

3.3. De organisator behoudt zich het recht voor elke auto te weigeren

- die niet conform is met deze reglementen;
- die te moderne aanpassingen heeft ondergaan;
- die op de achterzijde niet is voorzien van een nationaliteitssticker;
- die nog in restauratie is en/of duidelijk zichtbare sporen van schade en/of slijtage vertoont;
- die voorzien is van een apparaat voor meting van de afstand met een niet-mechanische aandrijving en/of een niet-mechanische aflezing (bijvoorbeeld LED, LCD etc.);

een en ander ter beoordeling van de Technische Commissarissen.

3.4. In de auto's dienen aanwezig te zijn

- een deugdelijke brandblusser;
- een gevarendriehoek;
- een verbanddoos met deugdelijke inhoud;
- een sleepkabel.

3.5. Verzekering

Ten tijde van en gedurende het evenement dient ten behoeve van de auto de wettelijk verplichte motorrijtuigverzekering afgesloten te zijn, een en ander ten genoegen van het Organisatiecomité.

Voor zover van toepassing in het land waar de auto ingeschreven staat, dient de auto over een geldig APK-keuringsbewijs te beschikken.

3.6. FIVA Identity Card

Voor de deelnemende auto's dient een FIVA Identity Card verstrekt te zijn. De deelnemende auto moet voldoen aan de gegevens zoals deze beschreven zijn op de FIVA Identity Card.

3.7. Uitlaatgeluid

Het uitlaatgeluid mag op geen enkel moment gedurende het evenement overmatig zijn; de beoordeling geschiedt op gehoor door de technische commissarissen bij de keuring en gedurende het evenement.

Art. 4 TOE TE LATEN DEELNEMERS

4.1. Deelnemer

Iedere natuurlijke of rechtspersoon kan als deelnemer worden toegelaten.

4.2. Equipe

Indien de deelnemer geen deel uitmaakt van de equipe, rusten op de eerste bestuurder volgens het inschrijfformulier gedurende het hele evenement alle verantwoordelijkheden en verplichtingen van de deelnemer.

4.3. Rijbewijs

De eerste bestuurder dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs (zie ook artikel 9 lid 1).

4.4. Communicatie

Interne of externe communicatie gebaseerd op het gebruik van elektrische middelen is verboden. Het gebruik van draagbare en/of autotelefoons tijdens het evenement - anders dan in het kader van een calamiteit - kan tot uitsluiting leiden.

Art. 5 INSCHRIJFFORMULIER - INSCHRIJVING

5.1. Inschrijfformulier

Iedereen die wenst deel te nemen aan de Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen 1998, dient het inschrijfformulier, volledig ingevuld en ondertekend, te zenden aan het wedstrijdsecretariaat. Samen met het inschrijfformulier dient een kopie van de FIVA Identity Card te worden meegestuurd.

Het inschrijfformulier moet in het bezit zijn van het Organisatiecomité vóór vrijdag 24 juli 1998, 24.00 uur.

5.2. Wijzigingen

Op het inschrijfformulier mogen alleen wijzigingen worden aangebracht in gevallen waarin dit reglement voorziet. De deelnemer mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto tot het moment van de keuring door een auto in dezelfde categorie vervangen.

5.3. Ondertekening

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 evenementen zoals vastgelegd in de reglementen van de FIVA en aan de rechtsbepalingen van dit reglement.

5.4. Weigeren

Het Organisatiecomité behoudt zich het recht voor een inschrijving - eventueel zonder opgave van redenen - te weigeren.

5.5. Maximum

Het aantal inschrijvingen is per klasse in principe gelimiteerd, te weten:

- Sterklasse: maximaal 30 inschrijvingen;
- Sportklasse: maximaal 90 inschrijvingen;
- Toerklasse: maximaal 90 inschrijvingen.

Het totaal aantal inschrijvingen is daarmee in principe vastgesteld op maximaal 210.

Art. 6 INSCHRIJFGELD - VERZEKERING

6.1. Inschrijfgeld

Het inschrijfgeld bedraagt f 1.350,00. In het inschrijfgeld is begrepen:

- de verplichte aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten;
- één rallyschild en één rallysticker vermeldende het startnummer;
- twee portiernummers vermeldende het startnummer;
- een lekbak (zie ook artikel 12 lid 3);
- de drie benodigde routeboeken;
- een herinnering;
- SLS-speldje en/of jaartal;
- en een verzorgingspakket (per persoon) bestaande uit:
 - 5 consumptiebonnen voor op de Pier;
 - welkomstdrink op de Pier;
 - lunchpakket;
 - consumptie bij hergroepering;
 - consumptie in Holiday Inn;
 - overnachting in Holiday Inn (op basis van een tweepersoonskamer);
 - ontbijt in Holiday Inn;
 - lunchpakket;
 - consumptie bij hergroepering;
 - Chinees buffet in Luxemburg;

- kop soep en consumptie bij hergroepering;
- consumptie bij Holiday Inn;
- overnachting in Holiday Inn (op basis van een tweepersoonskamer);
- ontbijt in Holiday Inn;
- lunchpakket;
- consumptie bij hergroepering;
- warm/koud buffet op de Pier.

Het inschrijfgeld voor club- en merkenteams bedraagt f 250,00 per team. Een team bestaat uit minimaal 3 en maximaal 5 auto's.

6.2. Service-teams

De organisatie draagt zorg voor een berging/sleephulp middels een professioneel service-team. Aan deze service kan een deelnemer nimmer rechten ontleenen.

Desgewenst kan iedere deelnemer zelf een service-team (op basis van twee personen) aanmelden. De aanmelding dient te geschieden via de aanmeldingscoupon en sluit op vrijdag 14 augustus 1998, 24.00 uur. De prijs voor de aanmelding van een service-team bedraagt f 1.500,00. Hiervoor ontvangt men:

- een routeboek waarin onder meer een tijdschema plus kaartfragmenten waardoor het service-team in staat is de equipe te volgen van tijdcontrole naar tijdcontrole;
- twee deurstickers met een S-nummer;
- twee verzorgingspakketten (gelijk aan die voor de deelnemers, zie artikel 6 lid 1).

Een service-team mag uitsluitend die werkzaamheden verrichten die nodig zijn om de deelnemende auto in geval van storing te repareren en/of te repatriëren (zie ook artikel 12 lid 2).

Service-auto's worden nooit als deelnemend aan het evenement beschouwd, zelfs niet als zij zijn voorzien van deurstickers met een S-nummer. Zij vallen niet onder de dekking van de in artikel 6 lid 4 bedoelde verzekering en blijven onder de verantwoordelijkheid van hun eigenaar en/of bestuurder.

6.3. Acceptatie

De inschrijving zal pas 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.

6.4. Verplichte verzekering

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 en jegens de officials van het evenement, als aanvulling op de door de deelnemer zelf ten behoeve van zijn auto gesloten WA-verzekering.

6.5. Uitsluiting aansprakelijkheid

Bij de documentencontrole dienen beide leden van de equipe een vrijwaringsclausule te ondertekenen.

De tekst van deze vrijwaringsclausule luidt als volgt:

Door de ondertekening hiervan verklaren beide leden van de equipe (eerste en tweede bestuurder) bekend te zijn en akkoord te gaan met het volgende:

De FIVA, de FEHAC, het Bestuur van de Stichting SLS, de sponsors en het Organisatiecomité van de Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen, alsmede de officials van het evenement enerzijds, zijn tegenover de deelnemers (eerste en tweede bestuurder) aan de Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen anderzijds, niet aansprakelijk voor welke schade dan ook, die met betrekking tot deelneming aan dit evenement mocht ontstaan, terwijl de deelnemers de FIVA, de FEHAC, het Bestuur van de Stichting SLS, de sponsors en het Organisatiecomité van de Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen alsmede de officials van het evenement vrijwaren tegen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden.

Door zich voor deelneming aan het betreffende evenement te doen inschrijven onderwerpt elke deelnemer zich aan de bepalingen van de FIVA, de FEHAC en dit reglement en aan al de buiten deze reglementen door het Organisatiecomité en/of de Sportcommissaris vastgestelde of alsnog voor of tijdens het evenement bekend te maken voorschriften.

Bovendien verklaren de deelnemers dat zij tijdens het evenement WA verzekerd zijn in de zin van het gestelde in de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen, of zoals geregeld in het land waarin de auto staat geregistreerd.

6.6.

Terugbetaling

Het inschrijfgeld zal geheel worden terugbetaald als de inschrijving wordt geweigerd.

De organisator zal de helft van het inschrijfgeld terugbetalen aan deelnemers die door overmacht niet kunnen starten (een en ander ter beoordeling van het Organisatiecomité), dan wel indien het evenement door overmacht niet doorgaat. "Overmacht" is iedere gebeurtenis of omstandigheid (al dan niet ontstaan door natuurlijke oorzaken, menselijk handelen of anderszins) boven de macht van de partijen.

Art. 7 WIJZIGING VAN HET REGLEMENT - BULLETINS

7.1. Wijzigingen - bulletins

Dit 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 gedateerde en genummerde bulletins bekend worden gemaakt. Deze bulletins maken integraal deel uit van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publikatieborden. De bulletins worden ook zo spoedig mogelijk aan de equipes verstrekt, tenzij dit tijdens het evenement feitelijk onmogelijk is; in dit geval worden zij op andere wijze ter kennis van de deelnemers gebracht, die voor de kennisname ervan hun handtekening plaatsen.

Art. 8 TOEPASSING EN INTERPRETATIE VAN HET REGLEMENT

8.1. Wedstrijdleiding

De wedstrijdleiding (de wedstrijdleider plus de assistent-wedstrijdleider) is belast met het toepassen van de reglementen tijdens het evenement. De wedstrijdleiding zal de wedstrijdcommissaris inlichten over elke belangrijke beslissing die er in dat verband is genomen.

8.2. **Wedstrijdcommissaris**

Alle protesten tegen beslissingen van de wedstrijdleiding zullen ter beraad en beslissing aan de wedstrijdcommissaris worden voorgelegd. Ook zal de wedstrijdcommissaris zich over al die situaties beraden, waarin de reglementen niet voorzien. Alleen de wedstrijdcommissaris is bevoegd in die situaties een beslissing te nemen.

8.3. **Bindende tekst**

Bij geschillen over de interpretatie van dit reglement is de Engelse tekst bindend. De Engelse tekst kan opgevraagd worden bij het wedstrijdsecretariaat.

8.4. **Interpretatie**

Voor de juiste interpretatie van dit reglement gelden de volgende definities:

- "deelnemer": natuurlijke persoon of rechtspersoon;
- "equipe": eerste en/of tweede bestuurder;
- "etappe": een deel van het evenement, bestaand uit één of meerdere trajecten;
- "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.

8.5. **Incorrect gedrag**

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de deelnemer, van leden van de equipe of van personen voor wie zij verantwoordelijk zijn, zal worden beoordeeld door de wedstrijdleiding en/of de wedstrijdcommissaris. Zij kunnen straffen opleggen tot en met uitsluiting.

IV ALGEMENE VERPLICHTINGEN

Art. 9 **EQUIPES**

9.1. **Equipes**

Alleen equipes welke uit twee personen bestaan, 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 zij in het bezit zijn van een geldig rijbewijs (zie ook artikel 4 lid 3).

Gedurende het hele verloop van het evenement moeten beide leden van de equipe zich in de auto of in de onmiddellijke nabijheid daarvan bevinden, uitgezonderd situaties waarin dit reglement voorziet zoals koffiepauzes, lunches etcetera. Indien één van de leden van de equipe zich terugtrekt, of als een derde persoon in de auto wordt toegelaten (behalve voor het vervoer van een gewonde), wordt de equipe uitgesloten.

Art. 10 STARTVOLGORDE - RALLYSCHILDEN - WEDSTRIJDNUMMERS

10.1. Startnummers

Per klasse zal in volgorde van wedstrijdnummer worden gestart.

De wedstrijdnummers worden als volgt toegekend:

- startnummer 1 tot en met 50: de Sterklasse;
- startnummer 51 tot en met 199: de Sportklasse;
- startnummer 201 tot en met 299: de Toerklasse.

Eerst starten om de minuut de deelnemers uit de Sterklasse. In de Sport- en de Toerklasse starten er twee deelnemers per minuut.

10.2. Startvolgorde

De deelnemers in de Sterklasse vertrekken als eersten, gevolgd door de Sportklasse-deelnemers en daarna de deelnemers in de Toerklasse.

De startvolgorde voor de zondag (etappe 4) zal per klasse - afhankelijk van de beschikbaarheid - worden bepaald op basis van het tussenklassement aan het einde van de tweede dag (na etappe 3).

10.3. Rallyschilden

Het Organisatiecomité zal elke equipe voorzien van twee rallyschilden (één in stickermodel, hierna ook te noemen rallyschild) en twee portiernummers.

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.

10.4. Portiernummers

De door het Organisatiecomité verstrekte portiernummers moeten gedurende het gehele evenement op beide voorportieren van de auto zijn bevestigd. Indien vanwege de bouwtechnische aard van de auto aan deze voorwaarde niet kan worden voldaan, dienen de portiernummers op aanwijzing van het Organisatiecomité te worden aangebracht.

10.5. Gegevens eerste en tweede bestuurder

Eventueel kunnen de namen en nationaliteitsvlaggetjes van beide bestuurders op de voorschermen van de auto dan wel een vergelijkbare plaats, aangebracht worden.

Art. 11 CONTROLEKAARTEN

11.1. Controlekaarten

Bij de start van het evenement, te weten op het startpodium, alsmede bij de start van iedere etappe, krijgt elke equipe een tijdcontrolekaart en een routecontrolekaart. Op de tijdcontrolekaart staan de rijtijden die zijn toegestaan voor het afleggen van de afstand tussen twee tijdcontroles. Elke equipe is zelf als enige verantwoordelijk voor haar controlekaarten.

11.2. Gebruik

De controlekaarten moeten op verzoek worden getoond. Bij controles moeten de kaarten persoonlijk door een lid van de equipe worden overhandigd voor registratie. De controlekaarten blijven eigendom van het Organisatiecomité.

11.3. **Veranderingen**

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering of verandering is goedgekeurd (geparafeerd) door een daartoe bevoegde official.

11.4. **Straffen**

Het ontbreken van een registratie, van welke controle dan ook, of het niet overhandigen van de controlekaarten bij elke controle (tijdcontrole, routecontrole, hergroeperingscontrole of de betreffende controles bij een RP) en bij de finish, heeft een bestraffing als aangegeven in dit reglement, tot gevolg.

11.5. **Verantwoording**

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan de verschillende controles en voor eventuele fouten in de registraties. De equipe moet er zelf op letten de controlekaarten op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de kaarten correct zijn ingevuld. De controlepostofficial is de enige persoon die, met de hand of door middel van een printer, de tijd op de kaarten mag invullen.

Art. 12 **VERKEERSREGELS - SERVICE EN REPARATIES - MILIEU**

12.1. **Verkeersregels**

Gedurende het hele evenement moeten de equipes zich strikt houden aan de verkeersregels, die gelden in het land waarin zij zich bevinden. Voorts zijn equipes verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat de bewoners geen aanstoot behoeven te nemen aan de voorbijrijdende equipes. Bij een STOP-bord moet het voertuig minimaal één volle seconde hebben stil gestaan.

Elke equipe die de verkeersregels overtreedt (dit geldt ook voor overschrijdingen van de toegestane maximum snelheden), zal worden bestraft met:

- eerste overtreding: een tijdstraf van 300 seconden;
- tweede overtreding: uitsluiting.

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

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

Equipes die door hun verkeersgedrag de historische rallysport in diskrediet brengen, zullen door de wedstrijdleiding en/of wedstrijdcommissaris worden bestraft. Zij kunnen straffen opleggen tot en met uitsluiting.

12.2. **Service en reparaties**

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

ëren. Het verlenen van service is gedurende het hele evenement toegestaan, maar andere deelnemers mogen hierdoor nimmer worden gehinderd. Het is niet toegestaan een equipe met een service-auto of op andere wijze constant te volgen (zie ook artikel 6 lid 2).

Overtreding van de service-voorschriften zal worden bestraft met:

- eerste overtreding: een tijdstraf van 300 seconden;
- tweede overtreding: uitsluiting.

12.3. Milieu

Het is verboden het milieu onnodig onevenredig te belasten. Zo is het bijvoorbeeld verboden om te rijden met een afgebroken uitlaat waardoor overmatige geluidsoverlast wordt veroorzaakt, of de bodem te verontreinigen door morsing of lekkages. De organisatie verstrekt aan iedere deelnemende equipe een lekbak. Overtreding van dit voorschrift kan leiden tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de deelnemer jegens het Organisatiecomité om de kosten van reiniging, schade etcetera te voldoen.

Art. 13 RECLAME

13.1. Reclame

Deelnemers mogen elke vorm van reclame op hun auto aanbrengen, tenzij:

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

De totale oppervlakte van de eventueel aan te brengen reclame mag niet meer zijn van 200 vierkante centimeter, terwijl de grootste oppervlakte niet meer dan 100 vierkante centimeter mag bedragen. Een clubteken wordt niet aangemerkt als reclame. Bij overtreding van de voorschriften of het ontbreken van enig deel van de reclame wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

13.2. Portiernummers/rallyschilden

De ruimte voor reclame boven en onder op de portiernummers en op de rallyschilden is gereserveerd voor de reclame van de organisatie. De deelnemers kunnen deze reclame niet weigeren.

Bij overtreding van de voorschriften of het ontbreken van enig deel van de reclame wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

V VERLOOP VAN HET EVENEMENT

Art. 14 ROUTE-OPDRACHT

14.1. Route

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

In deze route kunnen zogenoemde regelmatigheidsproeven zijn opgenomen.

Alle equipes zullen routeboeken ontvangen waarin een gedetailleerde omschrij-

ving van de route staat, welke moet worden gevolgd.

Er zullen route-opdrachten middels zogenoemde bol pijl-situaties worden gegeven en er zullen verschillende kaartleessystemen worden gebruikt.

In de routeboeken zullen kleurenkopieën van originele kaarten zijn opgenomen waarop de route-opdrachten zijn aangegeven. Het is derhalve niet nodig om over extra kaartmateriaal te beschikken. Indien de deelnemer dat toch zou wensen, dient deze de Michelin-kaarten 211, 213 en 214 aan te schaffen.

Wegen/weggedeelten die op de kaartfragmenten zijn voorzien van een kruis, mogen niet worden bereden.

14.2. Controles

Langs de route bevinden zich controles waarvoor in het algemeen het volgende geldt:

- alle controles worden aangegeven door middel van standaardborden (zie bijlage A); deze borden kunnen voorafgegaan worden door een voorwaarschuwbord;
- het oponthoud bij een controle mag niet langer duren dan noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controlehandeling;
- het is niet toegestaan:
 - een controle binnen te rijden uit een andere richting dan die van de route;
 - bij een controle achteruit te rijden of een controle hoe dan ook opnieuw binnen te rijden, nadat de controlehandelingen bij deze controlepost hebben plaatsgevonden;
- voor het vaststellen van de ideale meldingstijd zijn alleen de equipes zelf verantwoordelijk. Zij mogen de officiële klok op de controle-tafel raadplegen. De controlepostofficials mogen hun echter geen enkele informatie betreffende hun ideale meldingstijd geven;
- uren en minuten worden steeds als volgt weergegeven: 00.01 - 24.00; alleen minuten die verstreken zijn worden geteld;
- tijdens het evenement geldt de radiogestuurde tijd als wedstrijdtijd;
- controleposten gaan 15 minuten voor de geplande passeertijd van de eerste equipe open, tenzij in de routebescheiden anders is aangegeven of doordat de wedstrijdleiding anders beslist;
- controleposten sluiten 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste equipe, tenzij in de routebescheiden anders is aangegeven of doordat de wedstrijdleiding anders beslist.

Binnen de op een kaartfragment aangegeven cirkels zullen er geen controles worden geplaatst.

14.3. Aanwijzingen van officials

Equipes zijn verplicht aanwijzingen en/of instructies van als zodanig herkenbare officials op te volgen. Overtreding kan een straf tot en met uitsluiting tot gevolg hebben, ter beslissing aan de wedstrijdleiding en/of wedstrijdcommissaris.

Art. 15 START EN FINISH VAN HET EVENEMENT

15.1. Wachtpark

Vóór de start zal een wachtpark worden ingericht. Alle deelnemende auto's dienen vrijdag 21 augustus 1998 na de technische keuring in het wachtpark te

worden geplaatst. De auto mag door een afgevaardigde in het wachtpark worden geplaatst.

15.2. **Startcontrole**

De startcontrole wordt langs de route aangegeven door een controlebord met een rode klok (zie bijlage A). De equipe dient zich op zijn streefmeldingstijd die is aangegeven op de officiële startlijst, te melden bij de official bij het controlebord.

15.3. **Te laat melden**

De juiste starttijd staat op de officiële startlijst die op het officiële publicatiebord zal worden opgehangen (voor tijdstip zie het programma onder I).

Elke equipe die zich door een aan haar toe te rekenen oorzaak te laat meldt aan de start van het evenement of aan het begin van een etappe, wordt bestraft met 10 strafseconden voor elke minuut te laat. Elke equipe die zich meer dan 10 minuten te laat meldt wordt niet meer toegelaten tot de start, respectievelijk uitgesloten. De equipes mogen zich dus maximaal 10 minuten te laat melden aan de start van de rally of van een etappe. Indien zij zich binnen deze 10 minuten melden, wordt de werkelijke starttijd op de controlekaart ingevuld. Het minimale interval tussen de equipes moet daarbij worden aangehouden.

15.4. **Finishcontrole**

De finish van het evenement is aangegeven in de routebescheiden en wordt langs de route aangegeven door middel van een bord. Het missen van de finishcontrole of het later dan 60 minuten na de ideale tijd aandoen van de finishcontrole, wordt bestraft met uitsluiting. Na het passeren van de finishcontrole moet de equipe de auto in het wachtpark plaatsen.

Art. 16 **TRAJECTEN - CONTROLES**

16.1 **De juiste route**

De route en de voorgeschreven gemiddelde snelheid zijn aangegeven in de routeboeken. Tijdens het rijden van de route zal worden gecontroleerd:

- of de equipe de in de routeboeken aangegeven route rijdt;
- of de equipe de route in de voorgeschreven tijd aflegt.

Hiervoor bevinden zich langs de route routecontroles (RC's), passeercontroles (PC's) en tijdcontroles (TC's). In principe bevinden controleposten zich rechts van de weg. Het is echter ook mogelijk dat tijdcontroles zich links van de weg bevinden dan wel zich in een gebouw bevinden. In dergelijke gevallen zal dit duidelijk in de routebescheiden staan aangegeven.

16.2. **Routecontrole (RC)**

Een routecontrole is altijd een bemande controle. Een RC wordt langs de route aangegeven met een bord controle en kan eventueel voorafgegaan worden door een voorwaarschuwingbord (zie bijlage A).

Bij een RC dient de equipe de controlekaarten te overhandigen aan een van de officials die de controlekaart(en) afstempelen.

Het missen van een RC wordt bestraft met 100 strafseconden.

16.3.

Passeercontrole (PC)

Een PC is een onbemande controle. Een PC is herkenbaar aan een oranje vlag en/of een bord controle waarbij een zogenoemde zelfstempelaar.

Bij een PC dient de equipe zelf het betreffende stempel te plaatsen in het eerstvolgende vrije vakje van zijn routecontrolekaart.

Het missen van een PC wordt bestraft met 100 strafseconden.

16.4.

Tijdcontrole (TC)

Een TC wordt langs de route aangegeven door een controlebord met een rode klok of een geel bord controle. Het rode bord met de klok kan voorafgegaan worden door een voorwaarschuwingsbord met een gele klok of een geel bord controle 50m. Dit zijn standaardborden (zie bijlage A).

Het registreren van de meldingstijd kan alleen gebeuren als beide leden van de equipe zich met hun auto in de directe nabijheid van de controle bevinden. Het meldingstijdstip is het moment dat één van de leden van de equipe de controlekaarten aan één van de officials overhandigt. Dan vermeldt de official met de hand of door middel van een printer op de tijdcontrolekaart de werkelijke tijd waarop de kaarten werden overhandigd. Deze tijden worden uitgedrukt in hele minuten. De equipe krijgt geen tijdstraf voor te vroeg of te laat melden, als de auto bij de controle arriveert in de ideale minuut of de minuut hieraan voorafgaande en het overhandigen van de controlekaarten gebeurt in de ideale minuut. Voorbeeld: Een equipe die zich op 18.58 uur bij een controle moet melden is op tijd, als de auto arriveert bij de controle tussen 18.57.00 uur en 18.58.59 uur, en de melding plaatsvindt tussen 18.58.00 uur en 18.58.59 uur, beide tijdstippen inbegrepen.

Elk verschil tussen de werkelijke meldingstijd en de ideale meldingstijd wordt als volgt bestraft:

- te laat melden : 10 strafseconden per minuut of deel van een minuut;
- te vroeg melden : 10 strafseconden per minuut of deel van een minuut (met uitzondering van hergroeperingscontroles IN, zie artikel 18 lid 1).

Het meer dan 30 minuten te laat melden, dan wel het missen van een TC wordt bestraft met 300 strafseconden.

16.5.

Stempelkussen

Deelnemers zijn verplicht een goed functionerend stempelkussen in hun bezit te hebben. Dit stempelkussen dient te worden gebruikt indien door onvoorziene omstandigheden, de door de organisatie ter gebruik gestelde stempelkussens niet gebruikt kunnen worden.

16.6.

Dwangpijlen

Langs de route kunnen dwangpijlen worden geplaatst. Een aan de route geplaatste dwangpijl geeft een verplichte rijrichting aan. Deze pijlen dienen gevolgd te worden totdat de equipe de in de routebescheiden aangegeven route weer kan vervolgen. Deze pijlen kunnen worden gebruikt om de equipe om een (weg)blokkering heen te leiden of om de equipe naar een controle te leiden. Het einde van een (weg)omleiding zal worden aangegeven door twee boven elkaar geplaatste dwangpijlen.

Te allen tijde dient de deelnemer - en deze is daarvoor zelf volledig verantwoordelijk, ook indien de route niet door de organisatie is afgepijld - zo kort mogelijk na een onderbreking de oorspronkelijk geplande route te vervolgen.

Een voorbeeld van de te gebruiken dwangpijlen, bevindt zich bij de documentencontrole.

Art. 17 **REGELMATIGHEIDSPROEF (RP)**

17.1. **Verloop**

Een regelmatigheidsproef (RP) is een specifiek beschreven route, welke loopt van een niet van te voren aangegeven start naar een geheime finish. De start vindt plaats direct na een controle die is aangegeven als een routecontrole (RC). De official van de RC stempelt de routecontrolekaart en noteert de meldingstijd van de equipe op de tijdcontrolekaart. De official bij de "startcontrole" van de RP noteert de starttijd van de equipe op de tijdcontrolekaart en de equipe wordt door de official afgeteld en in principe gestart op een halve of hele minuut.

Indien er meer dan twee minuten verschil is tussen de meldingstijd bij de RC en de starttijd van de RP, mag de equipe deze (wacht)tijd toevoegen aan de rijtijd van TC naar TC waartussen de betreffende RP zich bevindt.

Een RP moet door de equipe zo exact mogelijk ("op de seconde") met de voorgeschreven gemiddelde snelheid worden afgelegd.

De voorgeschreven gemiddelde snelheid op iedere RP bedraagt voor:

- de Sterklasse: 49,0 kilometer per uur;
- de Sportklasse: 47,0 kilometer per uur;
- de Toerklasse: 45,0 kilometer per uur.

De lengte van een RP bedraagt minimaal 5,0 kilometer en maximaal 45,0 kilometer.

RP's worden op openbare wegen verreden en zijn dus niet afgesloten voor het overige verkeer.

17.2. **Controles**

Tijdens het rijden van een RP zal worden gecontroleerd of de equipe de in de routebescheiden aangegeven route rijdt en of zij de juiste gemiddelde snelheid aanhoudt.

Of de aangegeven route wordt gereden, kan worden gecontroleerd middels routecontroles (RC's) en/of passeercontroles (PC's).

Of de RP met de juiste gemiddelde snelheid wordt afgelegd, zal worden gecontroleerd middels een niet van te voren aangegeven geheime finish (FF) en kan bovendien worden gecontroleerd aan de hand van geheime tijdcontroles (zie artikel 17 lid 3). De RP eindigt zodra de equipe de FF is gepasseerd. De FF wordt altijd gevolgd door een controle (stopfinish) die net als een RC zal zijn aangegeven en op de tijdcontrolekaart zal noteren op welke tijd de equipe langs de FF reed.

Iedere seconde die een equipe te vroeg of te laat is bij de FF zal worden bestraft met 1 strafseconde, met uitzondering van de eerste seconde.

Het is op straffe van 300 strafseconden verboden:

- tijdens een RP een controle binnen te rijden uit een andere richting dan die van de route;
- bij een controle achteruit te rijden.

17.3. **Geheime tijdcontrole (GTC)**

Op een RP kunnen tevens geheime tijdcontroles (GTC's) zijn geplaatst die niet

in de routebescheiden en evenmin langs de route zijn aangegeven.

Een GTC zal zich nimmer bevinden binnen 2 kilometer na:

- de start van een RP;
- een spoorwegovergang;
- een beweegbare brug;
- verkeerslichten.

Iedere seconde die een equipe te vroeg of te laat is bij een GTC zal worden bestraft met 1 strafseconde, met uitzondering van de eerste seconde.

17.4. **Normtijd**

Voor iedere RP geldt een maximum op te lopen aantal strafseconden voor tijdsafwijking (bij de GTC's en de FF). Dit maximum (normtijd genoemd) is per RP vastgesteld op 300 strafseconden.

Art. 18 **HERGROEPERINGSCONTROLE - INSTROMEN**

18.1. **Hergroeperingscontrole**

In de route kunnen hergroeperingen zijn opgenomen. Het doel van hergroeperingen is om achterstand op het tijdschema in te lopen en de intervallen te verkleinen die tussen de equipes ontstaan door vertraging en/of opgave. Daarom moet de starttijd vanuit een hergroepering in aanmerking worden genomen en niet de geprogrammeerde tijdsduur er van.

Een hergroepering bestaat uit een hergroeperingscontrole IN en een hergroeperingscontrole UIT.

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

Tevens zullen er hergroeperingen zijn tussen enkele andere tijdcontroles. De TC's bij deze hergroeperingen zijn kenbaar aan de vermelding IN of UIT.

Bij een hergroeperingscontrole IN moeten de equipes hun controlekaarten bij de official inleveren. Bij een hergroeperingscontrole IN is het toegestaan dat de equipe zich straffeloos maximaal 15 minuten te vroeg meldt.

De equipes krijgen bij de hergroepering IN aanwijzingen over hun starttijd bij de hergroeperingscontrole UIT. Daarna moeten zij hun auto onmiddellijk parkeren.

De startvolgorde na een hergroepering is in principe gelijk aan de volgorde van aankomst bij de hergroeperingscontrole IN. Om organisatorische redenen kan de wedstrijdleiding een andere startvolgorde bepalen. Zo zal de startvolgorde van etappe 4 in principe worden bepaald op basis van de tussenstand in het klassement na etappe 3 (zie artikel 10.2.).

18.2. **Instromen**

Iedere equipe die om technische of andere redenen een etappe niet kan uitrijden of deze slechts kan uitrijden buiten de toegestane tijdsoverschrijding, zal - indien dat organisatorisch mogelijk is, zulks ter beoordeling aan de wedstrijdleiding - de gelegenheid krijgen weer aansluiting te krijgen bij het deelnemersveld. Dit "instromen" dient evenwel zodanig te geschieden dat de equipe de route weer binnen het voor die equipe geldende ideale tijdschema kan gaan volgen. Dit "instromen" kan uitsluitend geschieden bij een hergroeperingscontrole, dus aan het begin van een traject en/of etappe.

Art. 19 WACHPARK

19.1. Wachtpark

Voor de start van het evenement, tijdens het evenement in Brussel en na de finish van het evenement zijn er wachtparken ingericht.

VI KEURING - STRAFFEN

Art. 20 KEURING VOOR DE START EN TIJDENS HET EVENEMENT

20.1. Keuring voor de start

Elke equipe die deelneemt aan het evenement moet zich voltallig met haar auto op een door het Organisatiecomité aangegeven tijdstip bij de keuring melden. De locatie en het tijdstip waarop de equipe zich dient te melden zullen middels de acceptatiebrief aan de deelnemer bekend worden gemaakt.

Elke equipe die zich meer dan 30 minuten te laat bij de keuring meldt, wordt niet toegelaten tot de start, tenzij naar het oordeel van de wedstrijdleiding overmacht kan worden aangetoond.

Indien een auto bij de keuring niet aan de voorschriften blijkt te voldoen, kan de wedstrijdleiding een termijn vaststellen, waarbinnen de tekortkomingen moeten zijn verholpen. Elke auto die niet aan de voorschriften voldoet, wordt niet toegelaten tot de start.

20.2. Toelatingseisen

Tot de start zullen uitsluitend auto's worden toegelaten die:

- voldoen aan de verkeerswetgeving van het land waarin zij staan geregistreerd;
- veilig genoeg zijn om op de openbare weg toegelaten te worden;
- qua uiterlijk een FIVA-evenement waardig aanzien hebben.

Voor zover van toepassing in het land waar de auto ingeschreven staat, dient de auto over een geldig APK-keuringsbewijs te beschikken.

Om tot de start te worden toegelaten, moet elke auto uitgerust zijn met een deugdelijke brandblusser, een gevarendriehoek, een verbanddoos en een sleepkabel. Voorts dient op de achterzijde van de auto een nationaliteitssticker te zijn aangebracht.

20.3. De keuring behelst

De technische keuring voor de start is algemeen van aard. Er wordt gecontroleerd of de auto voldoet aan de wegenverkeerswetgeving, controle op veiligheid, controle van merk en model van de auto, aanwezigheid van brandblusser, gevarendriehoek, verbanddoos en sleepkabel, maar ook het uiterlijk en de FIVA Identity Card. Bovendien moet - voor zover van toepassing - bij de keuring een geldig APK-keuringsbewijs kunnen worden getoond.

20.4. Extra keuringen

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 voorschriften voldoet. Blijkt een auto in de loop van het evenement niet (meer) aan deze voorschriften te voldoen, dan kan de deelnemer een officiële waarschuwing krijgen en kunnen

de wedstrijdleiding en/of wedstrijdcommissaris een termijn vaststellen, waarbinnen de tekortkomingen moeten zijn verholpen.
Elke equipe dient tijdens het hele evenement de auto te gebruiken, welke zij ter keuring heeft aangeboden. Eventueel kan bij de finish een controle plaatsvinden om dit vast te stellen. 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.

20.5. Documentencontrole

Na de keuring voor de start van het evenement dient de equipe zich te melden voor een documentencontrole op een door het Organisatiecomité aangegeven tijdstip. Dit tijdstip, alsmede de exacte locatie waar de equipe zich dient te melden, zullen middels de acceptatiebrief aan de deelnemer bekend worden gemaakt.

Elke equipe die zich meer dan 30 minuten te laat bij de documentencontrole meldt, wordt niet toegelaten tot de start, tenzij naar het oordeel van de wedstrijdleiding overmacht kan worden aangetoond.

20.6. De documentencontrole behelst

Tijdens de documentencontrole worden onder meer de volgende zaken gecontroleerd:

- rijbewijzen eerste en (eventueel) tweede bestuurder;
- verzekeringsbewijs / groene kaart.

Verder zullen beide leden van de equipe de vrijwaringsclausule (zie artikel 6 lid 5) moeten ondertekenen.

Art. 21 SAMENVATTING STRAFFEN

21.1. Straffen

<u>Artikel</u>	<u>Reden</u>	<u>Straf</u>
3.3.	Auto die niet voldoet aan dit artikel	Start weigeren
4.4.	Misbruik draagbare en/of autotelefoons	Uitsluiting
8.5.	Incorrect, frauduleus of onsportief gedrag	Max. uitsluiting
9.1.	Wijziging samenstelling equipe	Uitsluiting
11.3.	Verbetering of verandering controlekaart	Max. uitsluiting
12.1.	Eerste overtreding verkeersregels	300 strafseconden
12.1.	Tweede overtreding verkeersregels	Uitsluiting
12.1	Historische rallysport in diskrediet brengen	Uitsluiting
12.2.	Eerste overtreding service-voorschriften	300 strafseconden
12.2.	Tweede overtreding service-voorschriften	Uitsluiting
12.3.	Overtreding milieuvoorschrift	Max. uitsluiting
13.1.	Niet voldoen aan de reclameregels	Weigering start
13.2.	Afwezigheid reclame van de organisatie	Weigering start
14.3.	Niet opvolgen aanwijzingen officials	Max. uitsluiting
15.3.	Per minuut te laat melden bij start etappe	10 strafseconden
15.3.	Meer dan 10 minuten te laat melden	Uitsluiting
15.4.	Missen van de finishcontrole	Uitsluiting
15.4.	Meer dan 60 minuten te laat finishen	Uitsluiting
16.2.	Het missen van een RC	100 strafseconden

16.3.	Het missen van een PC	100 strafseconden
16.4.	Per minuut te laat melden bij een TC	10 strafseconden
16.4.	Per minuut te vroeg melden bij een TC	10 strafseconden
16.4.	Meer dan 30 min. te laat bij een TC	300 strafseconden
16.4.	Het missen van een TC	300 strafseconden
17.2.	Per seconde te vroeg of te laat bij een FF (met uitzondering van de eerste seconde)	1 strafseconde
17.2.	Tijdens RP controle van verkeerde richting	300 strafseconden
17.2.	Tijdens RP bij controle achteruit rijden	300 strafseconden
17.3.	Per seconde te vroeg of te laat bij een GTC (met uitzondering van de eerste seconde)	1 strafseconde
17.4.	Normtijd op een regelmatigheidsproef	300 strafseconden
20.1.	Meer dan 30 min. te laat bij keuring	Weigering start
20.2.	Auto voldoet niet aan de eisen	Weigering start
20.4.	Voertuig niet conform bij eindkeuring	Uitsluiting
20.5.	Meer dan 30 min. te laat bij doc. controle	Weigering start

VII PROTESTEN - BEROEPEN - KLASSEMENTEN - PRIJZEN

Art. 22 PROTESTEN - BEROEPEN

22.1. Protesten

Elk protest moet volgens de bepalingen van de FIVA worden ingediend. Een protest dient binnen 30 minuten na het publiceren van de officiële uitslag te worden ingediend.

Elk protest moet schriftelijk worden ingediend bij en dient te worden overhandigd aan de wedstrijdleider of de assistent-wedstrijdleider, samen met een bedrag van f 250,00. Dit bedrag zal niet worden teruggegeven, als het protest ongegrond wordt verklaard.

De wedstrijdcommissaris behandelt en beslist over een protest. Dit geschiedt in de aanwezigheid van en in samenspraak met de (assistent-)wedstrijdleider en degene die het protest heeft ingediend, alsmede van eventuele getuigen die relevant zijn voor de zaak in kwestie. De FIVA-waarnemer ziet toe op een correct verloop van de protestbehandeling, doch mengt zich niet in de discussie.

22.2. Beroepen

Indien de deelnemer het niet eens is met de beslissing van de wedstrijdcommissaris (zie artikel 22.1.) kan deze een beroep aantekenen bij de FIVA-waarnemer. De FIVA-waarnemer behandelt en beslist over een beroep. Indien het beroep wordt toegewezen, ontvangt de deelnemer de f 250,00 protestgeld retour. Tegen de finale beslissing van de FIVA-waarnemer staat geen voorziening open.

Art. 23 KLASSEMENTEN

23.1. Klassementen

Tijdstraffen worden uitgedrukt in seconden. Het eindklassement wordt per klasse bepaald door alle seconden bij elkaar op te tellen. De equipe met het laagste totaal per klasse, wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen, de naasthogere equipe tot tweede, enz. De klassementen in de

categorieën D tot en met G worden op dezelfde wijze bepaald.

In een "ex aequo"-situatie wordt de equipe die de minste tijdstraf op de eerste regelmatigheidsproef heeft behaald tot winnaar uitgeroepen. Als dit onvoldoende is voor een beslissing, wordt er naar de bouwjaren van de auto's gekeken. De equipe met de oudste auto wordt dan het hoogste geklasseerd.

23.2. **Officiële en definitieve uitslag**

De officiële uitslag zal op het in het programma aangegeven tijdstip (zie onder I) worden bekend gemaakt.

Het klassement is officieel op het moment van publikatie van de officiële uitslag en wordt, behoudens protesten, 30 minuten na deze publikatie definitief.

23.3. **Tussenklassementen**

Aan het einde van iedere etappe kan een officieel tussenklassement worden bekendgemaakt. Dit officiële tussenklassement wordt, behoudens protesten, 30 minuten na publikatie definitief. Tegen elementen van de officiële uitslag die zijn ontleend aan het officiële tussenklassement, kan derhalve na het definitief worden van het desbetreffende tussenklassement, niet meer worden geprotesteerd.

23.4. **Teamklassement**

De resultaten van de teams worden bepaald door het aantal punten van de drie best geklasseerde equipes van een team op te tellen. De equipe krijgt ten behoeve van de teamprijs punten aan de hand de eindklassering in de klasse - ongeacht of dit de Ster-, Sport- of Toerklasse is - en wel volgens onderstaand schema:

1e plaats: 100 punten	10e plaats: 66 punten
2e plaats: 95 punten	11e plaats: 64 punten
3e plaats: 90 punten	12e plaats: 62 punten
4e plaats: 86 punten	13e plaats: 60 punten
5e plaats: 82 punten	14e plaats: 58 punten
6e plaats: 78 punten	15e plaats: 56 punten
7e plaats: 76 punten	16e plaats: 54 punten
8e plaats: 72 punten	17e plaats: 52 punten
9e plaats: 69 punten	18e plaats: 50 punten
	19e plaats en lager steeds 1 punt minder

In geval van ex-aequo bij de teams zal een team met een meetellend equipe met de hoogste punten de hoogste klassering krijgen.

Art. 24 **PRIJZEN - BEKERS**

24.1. **Prijzen - bekens**

Er zijn drie wisselbekers te winnen, te weten:

- de winnaar in de Sterklasse ontvangt de Gatso-wisseltrofee;
- de winnaar in de Sportklasse ontvangt een wisseltrofee;
- de winnaar in de Toerklasse ontvangt een wisseltrofee.

Voorts zijn de volgende bekens beschikbaar:

- bekens voor de nummers 1, 2 en 3 in het algemeen klassement van de Sterklasse;
- bekens voor de nummers 1, 2 en 3 in het algemeen klassement van de

- Sportklasse;
bekers voor de nummers 1, 2 en 3 in het algemeen klassement van de Toerklasse.

Verder - afhankelijk van het aantal deelnemers per categorie - één of meer prijzen voor de hoogstgeklasseerden per categorie.
Bovendien een:

- Ladies Cup per klasse;
- Clubteamprijs (zie artikel 23 lid 4);
- Merkenteamprijs (zie artikel 23 lid 4);
- Pechprijs.

Art. 27 PRIJSUITREIKING

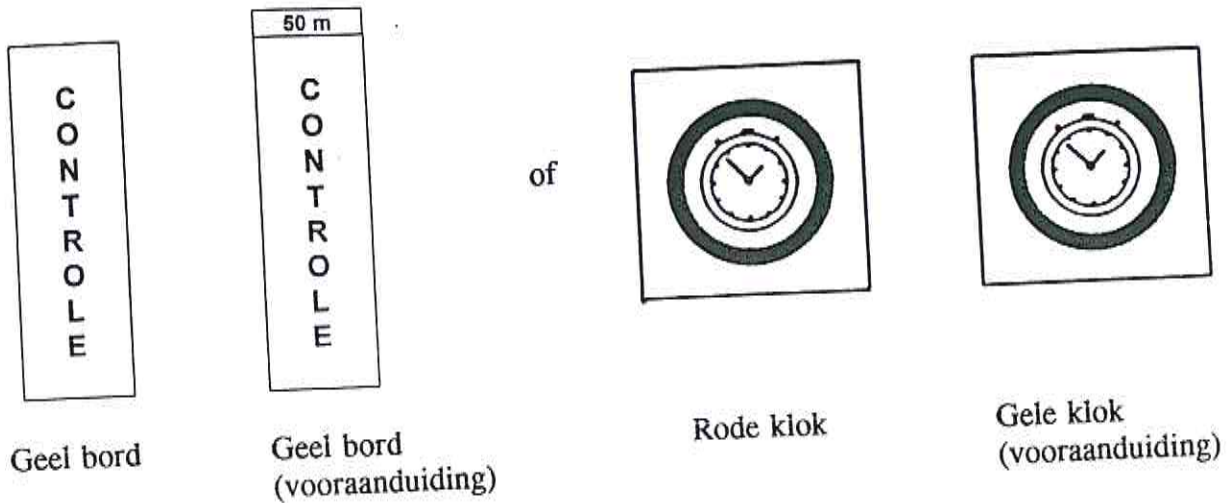
27.1. Prijsuitreiking

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

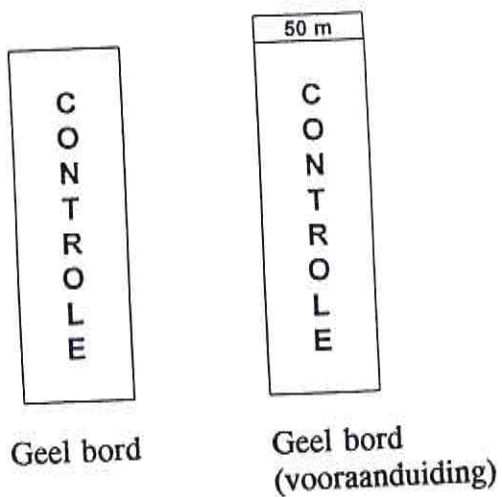
BIJLAGE A

STANDAARDBORDEN

Tijdcontrole



Routecontrole



Passeercontrole

Bord waarop een stempelkussen en waaraan een stempel
Altijd voorzien van een oranje vlag

VOORBEELDEN VAN ALLE CONTROLES ZIJN TE ZIEN BIJ HET WEDSTRIJD-
SECRETARIAAT IN SCHEVENINGEN!

AANTEKENINGEN