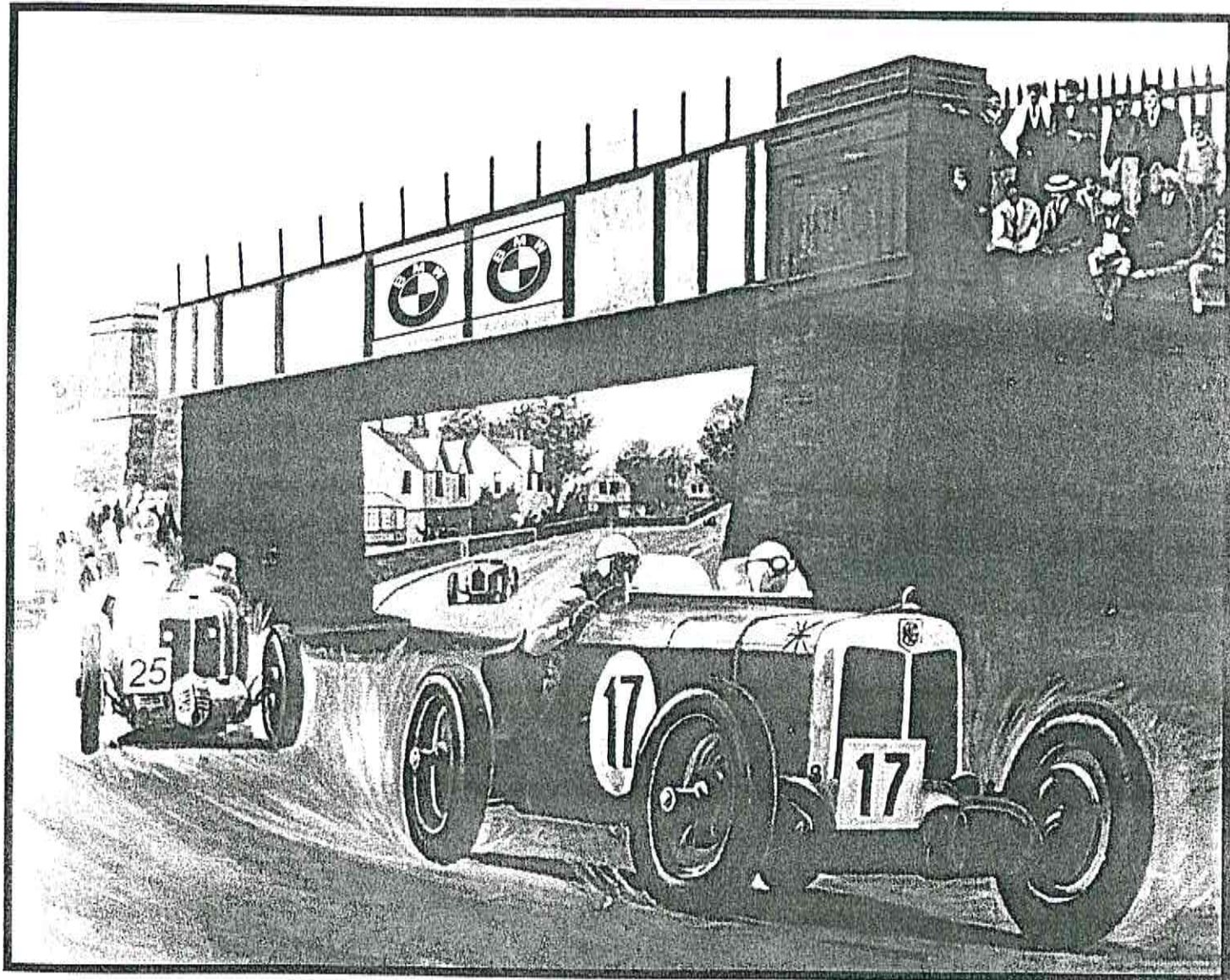


1999

*Classic*

SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN



REGLEMENT



## TEN GELEIDE

### CLASSIC SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN 1999

Het is alweer de zevende Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen die van vrijdag 27 tot en met zondag 29 augustus 1999 zal worden verreden en waarvan u het reglement nu in handen heeft.

De Stichting Classic SLS nam zeven jaar geleden het initiatief om de bekende en beruchte SLS van weleer nieuw leven in te blazen, maar dan voor klassieke auto's. In de afgelopen jaren heeft de Classic SLS steeds te maken gehad met een groeiende belangstelling van deelnemers en daarop zal de editie 1999 absoluut geen uitzondering vormen. Wie had zeven jaar geleden kunnen vermoeden dat de historische rallysport in Nederland zo'n enorme vlucht zou nemen en 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, België en Luxemburg in een positief daglicht blijft 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.

Vorig jaar was het een nieuw duo dat verantwoordelijk was voor het wedstrijdtechnische deel van het evenement. Twee rallynavigatoren die zowel in de moderne als in de historische rallysport hun sporen ruimschoots verdiend hebben, te weten Jan Berkhof en René Smeets van de Historic Rally Organization (HRO), stonden borg voor een spectaculaire route en interessant navigatiewerk. Dit jaar zijn alle drie de HRO-ers betrokken bij de Classic SLS. SLS-winnaar Martin Roosenboom staat Jan en René ter zijde. Zij hebben ons gemeld dat zij een mooie balans tussen de drie klassen hebben weten te vinden doordat ze drie aparte routes hebben 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 alleen bedoeld is voor de echt ervaren equipes, zullen al hun kunnen in de strijd moeten werpen om met zo weinig mogelijk strafpunten de zevende editie van de Classic SLS tot een goed einde te brengen.

Maar naast het sportieve element is er ook nagedacht over het sociale element. Zo zal er dit jaar vrijdagavond gezamenlijk gegeten worden en zijn er ruime koffie- en lunchpauzes voorzien.

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

Het Bestuur van de Stichting Classic SLS



# REGLEMENT van de CLASSIC SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN 1999

INHOUD:	Pagina:	
<b>I</b>	<b>PROGRAMMA</b>	
-	Programma	5
<b>II</b>	<b>ORGANISATIE</b>	
Art. 1	Organisatie	
	1.1 Definitie	6
	1.2 Stichtingsbestuur en Organisatiecomité	7
	1.3 Wedstrijdsecretariaat	7
	1.4 Officiële publicatieborden	7
	1.5 Officials van het evenement	7
	1.6 Waarnemer	8
<b>III</b>	<b>ALGEMENE BEPALINGEN</b>	
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	9
	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	10
Art. 5	Inschrijfformulier - Inschrijving	
	5.1 Inschrijfformulier	10
	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-team	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	12
Art. 8	Toepassing en interpretatie van het reglement	
	8.1 Wedstrijdleiding	12
	8.2 Wedstrijdcommissaris	12
	8.3 Bindende tekst	12
	8.4 Interpretatie	13
	8.5 Incorrect gedrag	13
<b>IV</b>	<b>ALGEMENE VERPLICHTINGEN</b>	
Art. 9	Equipes	
	9.1 Equipes	13
Art. 10	Startvolgorde - Rallyschilden - Wedstrijdnummers	
	10.1 Startnummers	13
	10.2 Startvolgorde	13
	10.3 Rallyschilden	14
	10.4 Portierstickers	14
	10.5 Gegevens bestuurder en navigator	14
Art. 11	Controlekaarten	
	11.1 Controlekaarten	14
	11.2 Gebruik	14
	11.3 Veranderingen	14
	11.4 Straffen	14
	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 Portierstickers en rallyschilden	16
<b>V</b>	<b>VERLOOP VAN HET EVENEMENT</b>	
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 Startcontrole	17
	15.2 Te laat melden	17
	15.3 Finishcontrole	18
Art. 16	Trajecten - Controles	
	16.1 De juiste route	18
	16.2 Routecontrole (RC)	18
	16.3 Passeercontrole (PC)	18
	16.4 Tijdcontrole (TC)	18
	16.5 Stempelkussen	19
	16.6 Dwangpijlen	19

Art. 17	Regelmatigheidsproef (RP)	
	17.1 Verloop	19
	17.2 Controles	20
	17.3 Geheime Tijd Controle (GTC)	20
	17.4 Normtijd	20
Art. 18	Hergroeperingscontrole - Instromen	
	18.1 Hergroeperingscontrole	21
	18.2 Instromen	21
Art. 19	Wachtpark	
	19.1 Wachtpark	21
<b>VI</b>	<b>KEURING - STRAFFEN</b>	
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
<b>VII</b>	<b>PROTESTEN - BEROEPEN - KLASSEMENTEN - PRIJZEN</b>	
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 Tussenklassementen	25
	23.4 Teamklassementen	25
Art. 24	Prijzen - Bekers	
	24.1 Prijzen - bekers	25
Art. 25	Prijsuitreiking	
	25.1 Prijsuitreiking	26
<b>BIJLAGEN</b>		
Bijlage A	Standaardborden	27
Bijlage B	Bepalingen verschillende systemen	28

## I PROGRAMMA

### **Donderdag 8 juli 1999**

Opening van de inschrijving

### **Donderdag 5 augustus 1999 24.00 uur**

Sluiting van de inschrijvingen

### **Donderdag 12 augustus 1999**

Verzending van de acceptatiebrieven

### **Zaterdag 21 augustus 1999**

10.00/15.00 uur: Vrijwillige uitgifte rallyborden, portiernummers en reclame gevolgd door vrijwillige technische keuring bij Vakgarage Tinga te Leimuiden

### **Donderdag 26 augustus 1999**

20.00/22.00 uur: Vrijwillige uitgifte rallyborden, portiernummers en reclame gevolgd door vrijwillige technische keuring in de openbare "Parking Scheveningen Bad" aan de Zwolsestraat te Scheveningen

### **Vrijdag 27 augustus 1999**

08.00/09.30 uur: Uitgifte rallyborden, portiernummers en reclame gevolgd door technische keuring in de openbare "Parking Scheveningen Bad" aan de Zwolsestraat te Scheveningen (indien gewenst kunt u de auto 's-nachts in de parkeergarage laten staan)

08.00/10.00 uur: Auto verplicht in wachtpark plaatsen op de Scheveningse Boulevard

08.30/10.30 uur: Documentencontrole in Wedstrijdsecretariaat op de Pier te Scheveningen

Aansluitend uitgifte van routeboek deel I en eventueel andere routebescheiden in het Wedstrijdsecretariaat op de Pier in Scheveningen.

10.30 uur: Sluiting inschrijvingstermijn voor teams.

11.00 uur: Publicatie van de lijst met de tot de start toegelaten deelnemers, met vermelding van hun juiste starttijd, op het officiële publicatiebord.

11.15 uur: Briefing en beantwoording van eventuele vragen in het Restaurant op de Pier

12.01 uur: Vertrek van de eerste deelnemer in de Sterklasse voor etappe 1 vanaf het startpodium.

ca 19.00 uur: Aankomst in Hof ten As te Melsbroek (nabij Brussel) voor buffetdiner

ca 21.00 uur: Aankomst van de eerste deelnemer in Hotel Holiday Inn te Brussel.

### **Zaterdag 28 augustus 1999**

06.30 uur: Publicatie van de officiële tussenklassementen na de eerste etappe op het publicatiebord in Brussel.

06.30 uur: Aanvang ontbijt.

07.00 uur: Publicatie van de definitieve tussenklassementen na de eerste etappe.

07.31 uur: Uitgifte van routeboek deel II en vertrek te Brussel van de eerste deelnemer voor etappe 2.

ca 15.00 uur: Aankomst eerste deelnemer in Luxemburg.

ca 16.45 uur: Vertrek eerste deelnemer uit Luxemburg voor etappe 3.

ca 24.00 uur: Aankomst eerste deelnemer in Hotel Holiday Inn te Brussel



### Zondag 29 augustus 1999

- 08.00 uur: Publicatie van de officiële tussenklassementen na de derde etappe op het officiële publicatiebord te Brussel.
- 08.00 uur: Aanvang ontbijt.
- 08.30 uur: Publicatie 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.
- ca 14.45 uur: Aankomst eerste deelnemer bij de finish op de Scheveningse Boulevard.
- 18.00 uur: Publicatie van de officiële uitslag (behoudens protesten) op het publicatiebord te Scheveningen.
- 18.30 uur: Publicatie 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 27, 28 en 29 augustus 1999 de regelmatigheidsrit "Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen 1999".

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 1999 ingeschreven onder nummer A11-99. 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: Aart de Graaf  
 Lid: Peter van der Wansem

Het Organisatiecomité van de Classic SLS 1999 bestaat uit:

Voorzitter: Jan Berkhof  
 Namens de Stichting: Fred Spaaij  
 Namens Scheveningen: Fons Pasteur  
 Lid: Etienne Carlens  
 Lid: Martin Roosenboom  
 Lid: René Smeets  
 Lid: Robert Wolter

### 1.3. Wedstrijdsecretariaat

Voor het evenement: Robert en Mariëlle Wolter  
 Wilgenstraat 25  
 6031 VL Nederweert  
 Telefoon: 0495 - 63 43 74  
 Telefax: 0495 - 62 26 65

Tijdens het evenement: *van donderdag 26.08.99 19.30 tot donderdag 26.08.99 22.30 uur*  
 de Pier te Scheveningen tel. 070 - 306 99 11  
*van vrijdag 27.08.99 07.30 tot vrijdag 27.08.99 15.00 uur*  
 de Pier te Scheveningen tel. 070 - 306 99 11  
*van vrijdag 27.08.99 18.00 tot vrijdag 27.08.99 23.30 uur*  
 Holiday Inn te Brussel tel. 00 - 32 - 2 - 720 58 65  
*van zaterdag 28.08.99 06.30 tot zondag 23.08.98 03.00 uur*  
 Holiday Inn te Brussel tel. 00 - 32 - 2 - 720 58 65  
*van zondag 23.08.98 08.00 tot zondag 23.08.98 12.00 uur*  
 Holiday Inn te Brussel tel. 00 - 32 - 2 - 720 58 65  
*van zondag 23.08.98 14.30 tot zondag 23.08.98 20.00 uur*  
 de Pier te Scheveningen tel. 070 - 306 99 11

### 1.4. Officiële publicatieborden

De officiële publicatieborden 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

<u>Functie</u>	<u>Naam</u>	<u>Portiernummer</u>
Stichtingsbestuur	: Hans van den Broek - Ben Vermijs	ORG 1
	: Peter van der Wansem	ORG 2
Algemene zaken	: Fred Spaaij	ORG 3
Wedstrijdleader	: Jan Berkhof	01
Assistent wedstrijdleaders	: René Smeets	02
	: Martin Roosenboom	03



Wedstrijdsecretaris	: Robert Wolter	04
Rekencentrum	: Mariëlle Wolter (hoofd) : Rob Schreurs en Miranda van Knippenberg : Hans en Truus Beelen : Math Mertens	
Wedstrijdcommissaris	: Wolf Berger (met assistentie van Ulla van Dieten)	05
Technische commissarissen	: SLS-club o.l.v. Chris Bakker en Jan Tinga	
Verantwoordelijke pers	: Maarten Krikken	
Hoofdofficial	: Aad Verhoeven	
Bemande controles	: onder meer van de AMAC Marshal Club : en van de SLS Officialclub	
Coördinatoren materiaal	: Ton van Renselaar en Jan Oudejans	
Service-team	: Vakgarage Tinga	
00-auto Ster-/Sportklasse	: René Smeets - Aad Verhoeven	02
00-auto Toerklasse	: Jaap Uithoven - Wim Euwen	06
0-auto	: De Munck - De Munck (B)	0
Sluitauto bemande controles	: Bas Roosenboom - Olaf Haarsma	07
Bezemwagen	: Gerben Roosenboom - Martin Roosenboom	03
<b>1.6. Waarnemer</b>		
FIVA-waarnemer	: Jürgen Ockens (D)	05

### III ALGEMENE BEPALINGEN

#### Art. 2 BESCHRIJVING

De totale lengte van de Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen 1999 bedraagt voor de Sterklasse circa 1.150 kilometer, voor de Sportklasse circa 1.100 kilometer en voor de Toerklasse circa 1.050 kilometer.

De rally is voor alle klassen verdeeld in vier etappes. Op vrijdag 27 augustus 1999 wordt etappe 1 verreden, op zaterdag 28 augustus 1999 de etappes 2 + 3, terwijl etappe 4 op zondag 29 augustus 1999 wordt verreden.

Voor het volgen van de route zijn er per klasse drie verschillende (per dag één) routeboeken. 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

- 1: toerwagens gebouwd tot en met 31 december 1962
- 2: toerwagens gebouwd van 1 januari 1963 tot en met 31 augustus 1976
- 3: sportwagens gebouwd tot en met 31 december 1962
- 4: sportwagens gebouwd van 1 januari 1963 tot en met 31 augustus 1976

##### 3.2. Tot de wedstrijd worden toegelaten

Auto's behorende tot de categorieën 1 tot en met 4, 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;
- een zeil (afmeting minimaal 2 bij 4 meter) of een lekbak.

**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 in principe 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 bestuurder gedurende het hele evenement alle verantwoordelijkheden en verplichtingen van de deelnemer.

**4.3. Rijbewijs**

De 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 SLS 1999, dient het inschrijfformulier, volledig ingevuld en ondertekend, te zenden aan het wedstrijdsecretariaat. Het inschrijfformulier moet in het bezit zijn van het Organisatiecomité vóór donderdag 5 augustus 1999, 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 in principe per klasse gelimiteerd, te weten:

- Sterklasse: maximaal 40;
- Sportklasse: maximaal 100;
- Toerklasse: maximaal 70.

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

**Art. 6 INSCHRIJFGELD - VERZEKERING**

**6.1. Inschrijfgeld**

Het inschrijfgeld bedraagt f 1.500,00. In het inschrijfgeld is begrepen:

- de verplichte aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten;
- twee rallyschilden;
- twee portierstickers vermeldende het startnummer;
- de drie benodigde routeboeken en eventuele andere routebescheiden;
- een herinneringsplaquette;
- een SLS-speldje en/of jaartal;
- en een verzorgingspakket (per persoon) dat bestaat:
  - voor de vrijdag 27 augustus 1999 uit:
    - twee consumpties op de Pier;

- buffetdiner nabij Brussel;
- overnachting in Holiday Inn (op basis van een tweepersoonskamer);
- voor de zaterdag 28 augustus 1999 uit:
  - ontbijt in Holiday Inn;
  - lunchpakket;
  - consumptie (bijvoorbeeld koffie);
  - buffetdiner in Luxemburg;
  - avondsnaak;
  - consumptie in Holiday Inn;
  - overnachting in Holiday Inn (op basis van een tweepersoonskamer);
- en voor de zondag 29 augustus 1999 uit:
  - ontbijt in Holiday Inn;
  - lunchpakket;
  - lunch (Brabantse koffietafel);
  - drie consumpties op de Pier;
  - buffetdiner op de Pier.

Het inschrijfgeld voor zowel club- als merkenteams bedraagt f 125,00 per team. Een team bestaat uit minimaal 3 en maximaal 5 auto's.

## 6.2. Service-team

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

## 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 een 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. Een en ander 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 (bestuurder en navigator) bekend te zijn en akkoord te gaan met het volgende:*

*De FIVA, de FEHAC, het Bestuur van de Stichting Classic SLS, de Historic Rally Organization, de sponsors en het Organisatiecomité van de Classic SLS, alsmede de officials van het evenement enerzijds, zijn tegenover de deelnemers (bestuurder en navigator) aan de Classic SLS 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 Classic SLS, de Historic Rally Organization, de sponsors en het Organisatiecomité van de Classic SLS, alsmede de officials van het evenement vrijwaren tegen alle schade en aanspra-*



*kelijkheid 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 wedstrijdcommissaris 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 in principe 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 publicatieborden. 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-wedstrijdleiders) 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": bestuurder en navigator;
- "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. Equipés

Alleen equipés welke uit twee personen bestaan, zullen tot de start worden toegelaten. De twee leden van de equipe worden aangeduid als bestuurder en navigator. 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 in principe als volgt toegekend:

- startnummer 1 tot en met 40: de Sterklasse;
- startnummer 101 tot en met 200: de Sportklasse;
- startnummer 201 tot en met 270: de Toerklasse.

In principe starten er twee deelnemers (uit verschillende klassen) per minuut.

#### 10.2. Startvolgorde

De 40 deelnemende equipés in de Sterklasse worden in principe gevolgd door de 70 equipés in de Toerklasse. Iedere minuut start er tevens een Sportklasser.



De startvolgorde voor de zaterdag (etappes 2 + 3) en de zondag (etappe 4) zal per klasse - afhankelijk van de beschikbaarheid - in principe worden bepaald op basis van het tussenklassement aan het einde van de voorgaande dag (zie ook artikel 18 lid 1).

**10.3. Rallyschilden**

Het Organisatiecomité zal elke equipe voorzien van twee rallyschilden. De rallyschilden moeten gedurende het hele evenement zichtbaar op de voor- en achterzijde van de auto zijn bevestigd. In geen geval mogen zij, geheel of gedeeltelijk, een kentekenplaat van de auto bedekken.

**10.4. Portierstickers**

De door het Organisatiecomité verstrekte portierstickers 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 portierstickers op aanwijzing van het Organisatiecomité te worden aangebracht.

**10.5. Gegevens bestuurder en navigator**

Eventueel kunnen de namen en nationaliteitsvlaggetjes van de bestuurder en de navigator 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 één of meerdere tijdcontrolekaarten en één of meerdere routecontrolekaarten. Op de tijdcontrolekaarten 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 bemande 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 voorbij rijdende 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 politieagenten of de officials die de overtreding hebben vastgesteld, moeten de equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Indien zij de bestuurder niet ter plaatse aanhouden, kunnen zij om toepassing van de bovengenoemde straffen vragen, op voorwaarde dat:

- 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 overtredende 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 door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van service is gedurende het hele evenement niet toegestaan.

Verder is niet toegestaan een equipe met een service-auto of op andere wijze constant te volgen.

Overtreding van de service-voorschriften zal worden bestraft met:

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

Uiteraard mag het service-team van de organisatie (zie artikel 6 lid 2) wel service verlenen.



**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 geluids-overlast wordt veroorzaakt, of de bodem te verontreinigen door morsing of lekkages. Op de Boulevard te Scheveningen, bij Holiday Inn te Brussel en op de Place Guillaume te Luxemburg zijn een zeil (afmeting minimaal 2 bij 4 meter) of een lekbak onder de auto verplicht. 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 portierstickers;
- deze het uitzicht van de equipe belemmert.

De totale oppervlakte van de eventueel aan te brengen reclame mag niet meer zijn dan 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. Portierstickers en rallyschilden**

De ruimte op de portierstickers 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 omschrijving van de route staat, welke moet worden gevolgd.

Er zullen routeopdrachten middels zogenoemde bol pijl-situaties worden gegeven en er zullen verschillende kaartleersystemen worden gebruikt (zie bijlage B).

De deelnemers ontvangen middels het routeboek dan wel bij een controle kleurenkopieën van originele kaarten waarop de routeopdrachten zijn aangegeven. Het is derhalve niet nodig om over extra kaartmateriaal te beschikken.

#### 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 eventueel 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 controletafel raad-plegen. 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.

#### 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. Startcontrole

De startcontrole wordt langs de route aangegeven door een horizontaal wit controlebord met de rode tekst "CONTROLE". De equipe dient zich op zijn meldingstijd die is aangegeven op de officiële startlijst, te melden bij de official bij het controlebord.

#### 15.2. Te laat melden

De juiste starttijd staat op de officiële startlijst die op het officiële publicatiebord zal worden opgehangen.

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.



**15.3. Finishcontrole**

De finish van het evenement is aangegeven in de routebescheiden en wordt langs de route aangegeven door een horizontaal wit controlebord met de rode tekst "CONTROLE". 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 verticaal geel bord met de tekst "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 wit bord waarop een letter of het is een zogenoemde zelfstempelaar (bestaande uit een stempelkussen plus een stempel). Een zelfstempelaar zal voorzien zijn van een oranje vlag.

Bij een PC dient de equipe zelf de betreffende letter onuitwisbaar en enkellijng met een pen in te vullen in het eerstvolgende vrije vakje van zijn routecontrolekaart, dan wel 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 horizontaal wit controlebord met de rode tekst "CONTROLE". Dit controlebord kan eventueel voorafgegaan worden door een voorwaarschuwingbord.

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 Classic SLS-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 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 al dan niet van te voren aangegeven start naar een geheime finish.

De start kan plaatsvinden direct na een bemande controle. De official van de controle noteert de starttijd van de equipe op de tijdcontrolekaart, stempelt eventueel de routecontrolekaart en de equipe wordt door de official afgeteld en in principe gestart op een halve of hele minuut.

Er kan ook sprake zijn van een zogenoemde "zelfstart". In dat geval dient de equipe zelf op de juiste tijd (die aan de hand van de door de organisatie verstrekte gegevens eenvoudig is te bepalen) bij een dergelijke zelfstart te vertrekken.

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 40,0 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 tevoren aangegeven geheime flying finish (FF) en kan bovendien worden gecontroleerd aan de hand van geheime tijd controles (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 TC is aangegeven door een wit bord met rode tekst "CONTROLE" (eventueel voorafgegaan door een waarschuwingsbord) en de bemanning van deze controle zal op de tijdcontrolekaart noteren op welke tijd de equipe door de FF reed.

Een FF zal zich nimmer bevinden binnen 2 kilometer na:

- een spoorwegovergang;
- een beweegbare brug;
- een bebouwde kom;
- verkeerslichten.

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;
- de doorgang voor andere deelnemers te versperren.

## 17.3. Geheime Tijd Controle (GTC)

Op een RP kunnen tevens geheime tijd controles (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;
- een bebouwde kom;
- 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. Berekening geschiedt altijd vanaf de start van een RP.

## 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 en/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. Wel dient de equipe de ideale passeertijd op de controlekaart te laten noteren.

De equipes krijgen bij de hergroepering IN aanwijzingen over hun starttijd bij de hergroeperingscontrole UIT. Daarna moeten zij hun auto onmiddellijk parkeren. Het is tevens mogelijk dat de starttijden bij de hergroeperingscontroles UIT reeds van te voren zijn aangegeven (in de routebescheiden en/of op de tijdcontrolekaarten).

De startvolgorde na een hergroepering kan gelijk zijn aan de volgorde van aankomst bij de hergroeperingscontrole IN. Om organisatorische redenen kan de wedstrijdleiding een andere startvolgorde bepalen. Zo zal de startvolgorde voor de zaterdag (etappes 2 + 3) en de zondag (etappe 4) in principe worden bepaald op basis van de tussenstand in het klassement (zie artikel 10 lid 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 WACHTPARK**

### **19.1. Wachtpark**

Voor de start van het evenement op de Boulevard te Scheveningen, tijdens het evenement bij het Holiday Inn te Brussel, alsmede op de Place Guillaume te Luxemburg en na de finish van evenement op de Boulevard te Scheveningen, zullen er wachtparken worden ingericht (zie ook artikel 12 lid 3).



## 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, een sleepkabel en een zeil of een lekbak. Voorts dient op de achterzijde van de auto een nationaliteitssticker te zijn aangebracht. Zie ook artikel 3 lid 4.

#### 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, sleepkabel en zeil of lekbak, 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 kan 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 op elk moment tijdens het evenement 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:

- rijbewijs van de bestuurder en (eventueel) van de navigator;
- 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

<i>Artikel</i>	<i>Reden</i>	<i>Straf</i>
3.3.	Auto die niet voldoet aan dit artikel	Start weigeren
4.4.	Misbruik draagbare en/of autotelefoons	Max. 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	Max. 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
15.2.	Per minuut te laat melden bij start etappe	10 strafseconden
15.2.	Meer dan 10 minuten te laat melden	Uitsluiting
15.3.	Missen van de finishcontrole	Uitsluiting
15.3.	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 minuten 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
17.2.	Tijdens RP de doorgang te versperren	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 minuten te laat bij keuring	Weigering start
20.1.	Auto voldoet niet aan de voorschriften	Weigering start
20.2.	Auto voldoet niet aan de eisen	Weigering start
20.4.	Voertuig niet conform bij extra keuring	Uitsluiting
20.5.	Meer dan 30 minuten te laat bij documentencontrole	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, één van de assistent-wedstrijdleiders of de wedstrijdcommissaris, 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(s) 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 lid 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 1 tot en met 4 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.  
Algemeen winnaar van het evenement is de winnaar van de Sterklasse.

**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 publicatie van de officiële uitslag en wordt, behoudens protesten, 30 minuten na deze publicatie definitief.

**23.3. Tussenklassementen**

Aan het einde van iedere etappe kan een officieel tussenklassement worden bekendgemaakt. Deze officiële tussenklassementen worden, behoudens protesten, 30 minuten na publicatie definitief. Tegen elementen van een officiële uitslag die is ontleend aan het officiële tussenklassement, kan derhalve na het definitief worden van het desbetreffende tussenklassement, niet meer worden geprotesteerd.

**23.4. Teamklassementen**

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: 75 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 de Peter van der Wansem-wisseltrofee;
- de winnaar in de Toerklasse ontvangt de Harold Edinga-wisseltrofee.

Voorts zijn de volgende bekens beschikbaar:

- bekens voor de nummers 1 t/m 5 in het algemeen klassement van de Sterklasse;
- bekens voor de nummers 1 t/m 6 in het algemeen klassement van de Sportklasse;
- bekens voor de nummers 1 t/m 5 in het algemeen klassement van de Toerklasse.

Verder zijn er prijzen per klasse voor de hoogstgeklasseerde equipe per categorie.



Bovendien een:

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

**Art. 25 PRIJSUITREIKING**

**25.1. Prijsuitreiking**

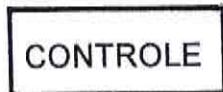
De feestelijke prijsuitreiking zal plaatsvinden tijdens een buffet op zondagavond 29 augustus 1999 op de Pier te Scheveningen.

Er is een beperkt aantal extra toegangskarten voor dit buffet te koop. Deze karten kosten f 50,00 per persoon en kunnen worden besteld middels het inschrijfformulier.

## BIJLAGE A

### STANDAARBORDEN

#### Tijdcontrole



eventueel voorafgegaan door



Wit horizontaal bord met rode tekst

Geel verticaal bord met zwarte tekst  
(vooraanduiding)

#### Routecontrole



eventueel voorafgegaan door



Geel verticaal bord met zwarte tekst

Geel verticaal bord met zwarte tekst  
(vooraanduiding)

#### Passeercontrole



Wit bord waarop een zwarte letter

of

een zogenoemde "zelfstempelaar" (oranje vlag met een stempelkussen plus een stempel)

VOORBEELDEN VAN ALLE CONTROLES ZIJN TE ZIEN BIJ DE DOCUMENTEN-  
CONTROLE OP DE PIER TE SCHEVENINGEN OP VRIJDAG 27 AUGUSTUS 1999



## BIJLAGE B

### BEPALINGEN VERSCHILLENDE SYSTEMEN

#### Algemeen

- a) Kaarttekens en -teksten, alsmede doorgetrokken bermlijnen, blokkeren de doorgang niet.
- b) Wanneer uit kaarttekens blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben. Doorgaans komt dit op de Michelin-kaarten van de uitgave 1999 voor middels doorgetrokken bermlijnen in plaats van een viaduct-teken.
- c) Indien een weg niet te berijden is, dient men via kaartwegen de route op de eerstvolgende samenkomst van wegen in voorwaartse richting op te pakken. Met in achtneming van het voorgaande dient de omweg zo kort mogelijk te zijn.
- d) Het is toegestaan wegen/weggedeelten van de reeds bereden of nog te berijden route in de omweg (zie c) op te nemen. Indien bij het maken van een omweg een "later deel" van de route wordt gereden, geldt dit niet als rijden van die route.
- e) De organisatie kan op een kaartfragment cirkels plaatsen. In een dergelijke cirkel is de route vrij en zijn er geen controles geplaatst.
- f) De organisatie kan op een kaartfragment kruisjes plaatsen. De hieronder gelegen weg/weggedeelte mag niet in de constructie opgenomen en bereden worden.
- g) Keren is nimmer toegestaan, met uitzondering van opdrachten door de organisatie bij controles. Deze opdrachten hebben voorrang op de routeopdracht.
- h) Er mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van wegen die voorkomen op de door de organisatie verstrekte kaartfragmenten.

#### Ingetekende lijn

- a) De ingetekende lijn dient zo nauwkeurig mogelijk van het begin tot het eind bereden te worden in voorwaartse richting.
- b) Onder de ingetekende lijn wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.

#### Ingetekende lijn met barricades

- a) De ingetekende lijn dient zo nauwkeurig mogelijk van het begin tot het eind bereden te worden in voorwaartse richting.
- b) Onder de ingetekende lijn wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- c) Genummerde dwarsstreepjes zijn barricades. Het is nimmer toegestaan om een weg/weggedeelte dat voorzien is van een barricade, te berijden.
- d) De barricades dienen (in nummervolgorde) ontweken te worden, waarbij zowel voor als na de barricade het overgeslagen deel van de ingetekende lijn zo kort mogelijk dient te zijn. U dient derhalve op de laatste samenkomst van kaartwegen voor de barricade de ingetekende lijn te verlaten en u dient de ingetekende lijn op de eerste samenkomst van kaartwegen na de barricade weer in voorwaartse richting te gaan berijden.
- e) Wegen en samenkomsten van wegen mogen meerdere malen in beide richtingen in de omweg worden opgenomen.
- f) Bij het construeren en rijden van de omweg is het toegestaan om via de ingetekende lijn te rijden, doch uitsluitend in voorwaartse richting.
- g) Het kruisen en/of raken van de ingetekende lijn is toegestaan.
- h) Lager en/of hoger genummerde barricades blijven de/het er onder liggende weg/weggedeelte te allen tijde blokkeren.
- i) Met inachtneming van het bovenstaande dient de omweg zo kort mogelijk te zijn.



### **Punten**

- a) De punten dienen in nummervolgorde te worden aangedaan.
- b) Onder ieder punt wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- c) Van de TC naar het eerste punt, van punt tot punt en van het laatste punt tot de TC dient de kortste route geconstrueerd en bereden te worden.
- d) Wegen mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereden.
- e) Punten mogen alleen worden aangedaan als ze aan de beurt zijn.

### **Pijlen**

- a) De pijlen dienen in nummervolgorde te worden bereden.
- b) Een pijl dient van de voet tot de pijlpunt zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
- c) Onder iedere pijl wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- d) Van de TC naar de eerste pijl, van pijl tot pijl en van de laatste pijl tot de TC dient de kortste route geconstrueerd en bereden te worden.
- e) Wegen mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereden.
- f) Pijlen mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest, maar dan alleen in voorwaartse richting.

### **Grensbenadering**

- a) De in de routebescheiden aangegeven grens dient als de te benaderen grens te worden beschouwd.
- b) Het oppervlak tussen de route en de grens dient zo klein mogelijk te blijven.
- c) De grens mag worden geraakt, doch onder geen enkele voorwaarde worden overschreden.
- d) Het op een weg/weggedeelte heen en weer rijden naar en van de grens wordt nooit als oppervlakteverkleinend beschouwd.
- e) Wegen mogen eenmaal worden bereden.

### **Vakken**

- a) Men komt een vak binnen via een genummerde pijl.
- b) Binnen een vak dient de langste route geconstrueerd en bereden te worden.
- c) Wegen/weggedeelten mogen slechts eenmaal in de constructie worden opgenomen en bereden.
- d) Het is toegestaan om op samenkomsten van wegen de route te raken, maar niet te kruisen.
- e) Men verlaat het vak via een genummerde pijl.

### **Bol-pijl**

- a) Aan de hand van de getekende situaties en met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen, dient een route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient uiteraard in de aangegeven richting bereden te worden.
- b) De afstand van iedere bol-pijl situatie naar de volgende bol-pijl situatie is aangegeven. Tevens is de totale afstand vanaf de TC aangegeven.
- c) De situaties zijn niet op schaal getekend.
- d) De situaties kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin en/of bochtend lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn.
- e) Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
- f) Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).



### **Bol-pijl zonder afstanden**

- a) Aan de hand van de getekende situatie en met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen, dient een route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient uiteraard in de aangegeven richting te worden bereden.
- b) De afstanden tussen de verschillende bol-pijl situaties zijn niet aangegeven. Dit betekent dat een volgende situatie dus al na bijvoorbeeld 10 meter kan komen, maar ook pas na meerdere kilometers. De maximale afstand tussen de situaties bedraagt 4 kilometer.
- c) De situaties zijn niet op schaal getekend.
- d) De situaties zijn niet gestileerd, maar zo nauwkeurig mogelijk weergegeven.
- e) Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
- f) Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
- g) Per situatietekening dient de langste route te worden gereden. Wegen/weggedeelten mogen slechts eenmaal worden bereden. Op samenkomsten van wegen mag men de route raken, maar nimmer kruisen.

### **Routebeschrijving op kaart**

- a) Aan de hand van een routebeschrijving verstrekt de organisatie de routeopdracht.
- b) De opdrachten dienen in nummervolgorde te worden uitgevoerd.
- c) De opdracht wordt uitgevoerd als men een route construeert die door of zo dicht mogelijk langs het betrokken "punt" loopt.
- d) Van "punt" tot "punt" dient de kortste route geconstrueerd en bereden te worden.
- e) In het geval een plaats moet worden aangedaan, is deze plaats aangedaan als men op het kaartfragment aan beide zijden van de te rijden route bebouwing heeft.
- f) Wegen mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereden.
- g) Eventuele keerlussen dienen tegen de wijzers van de klok in te worden bereden.

### **Jogularity (een speciale vorm van een regelmatigheidsproef)**

- a) Er dient gereden te worden aan de hand van een beschrijving voorzien van tussenafstanden en totale afstanden plus een deel met ideale rijtijden vanaf de start.
- b) De door de organisatie aangegeven afstanden en rijtijden zijn bepalend en bindend.
- c) Als u geen opdracht krijgt dient u de meest doorgaande (hoofd)weg te volgen.
- d) De oriëntatiepunten kunnen zich zowel rechts als links van de route bevinden. Als ze links staan is dit aangegeven.
- e) U wordt gestart door een official. Deze vult uw starttijd in op uw controlekaart en telt minimaal de laatste tien seconden af. U zult altijd op een hele of halve minuut worden gestart.
- f) Onderweg kunt u op meerdere plaatsen geklokt worden. Na één of meerdere Geheime Tijd Controles (GTC's) wordt u gestopt na de Flying Finish (FF) bij een bemande controle. Dit betekent het einde van de betreffende regelmatigheidsproef (RP). Hierna vervolgt u de Jogularity zoals in de routebescheiden staat aangegeven.