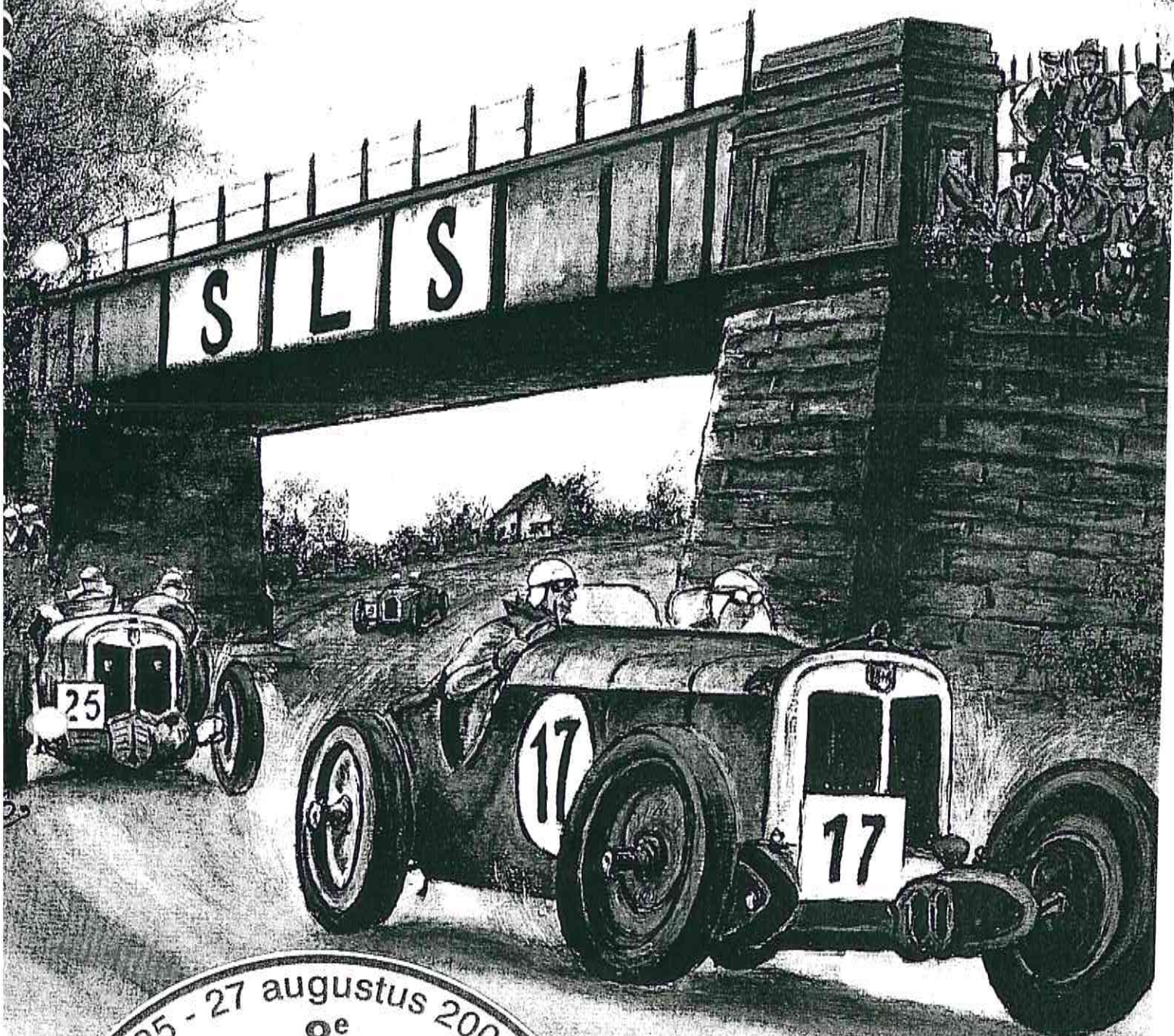


REGLEMENT



25 - 27 augustus 2000
8^e

Classic
SHEVENINGEN-LUXEMBURG-SHEVENINGEN

SCHOUTEN ZEEFDRIJK, WAGENINGEN

Scheveningen
je komt er altijd!

Reglement Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen 2000

INHOUD:	Pagina:	
I	PROGRAMMA	
-	Programma	4
II	ORGANISATIE	
Art. 1	Organisatie	
	1.1 Definitie	5
	1.2 Stichtingsbestuur en Organisatiecomité	6
	1.3 Wedstrijdsecretariaat	6
	1.4 Officiële publicatieborden	6
	1.5 Officials van het evenement	7
	1.6 Waarnemer	7
III	ALGEMENE BEPALINGEN	
Art. 2	Beschrijving	8
Art. 3	Toe te laten auto's	
	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	8
	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	9
	5.3 Ondertekening	9
	5.4 Weigeren	10
	5.5 Maximum	10
Art. 6	Inschrijfgeld - Verzekering	
	6.1 Inschrijfgeld	10
	6.2 Service-team	10
	6.3 Acceptatie	11
	6.4 Verplichte verzekering	11
	6.5 Uitsluiting aansprakelijkheid	11
	6.6 Terugbetaling	11
Art. 7	Wijziging van het reglement - Bulletins	
	7.1 Wijzigingen - bulletins	11
Art. 8	Toepassing en interpretatie van het reglement	
	8.1 Wedstrijdleiding	12
	8.2 Wedstrijdcommissaris	12
	8.3 Bindende tekst	12
	8.4 Interpretatie	12
	8.5 Incorrect gedrag	12

IV	ALGEMENE VERPLICHTINGEN	
Art. 9	Equipes	12
	9.1 Equipes	
Art. 10	Startvolgorde - Rallyschilden - Wedstrijdnummers	13
	10.1 Startnummers	13
	10.2 Startvolgorde	13
	10.3 Rallyschilden	13
	10.4 Portiernummers	13
	10.5 Gegevens bestuurder en navigator	13
Art. 11	Controlekaarten	13
	11.1 Controlekaarten	14
	11.2 Gebruik	14
	11.3 Veranderingen	14
	11.4 Straffen	14
	11.5 Verantwoording	14
Art. 12	Verkeersregels - Service en reparaties - Milieu	14
	12.1 Verkeersregels	15
	12.2 Maximum snelheid	15
	12.3 Judges of Fact	15
	12.4 Service en reparaties	15
	12.5 Milieu	15
Art. 13	Reclame	15
	13.1 Reclame	16
	13.2 Portiernummers/Rallyschilden	16
	13.3 Scheveningen-sticker	16
V	VERLOOP VAN HET EVENEMENT	
Art. 14	Route-opdracht	16
	14.1 Route	16
	14.2 Controles	17
	14.3 Aanwijzingen van officials	17
Art. 15	Start en finish van het evenement	17
	15.1 Startcontrole	17
	15.2 Te laat melden	17
	15.3 Finishcontrole	17
Art. 16	Trajecten - Controles	17
	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)	19
	17.1 Verloop	19
	17.2 Controles	20
	17.3 Geheime Tijd Controle (GTC)	20
	17.4 Normtijd	20
Art. 18	Hergroeperingscontrole - Instromen	20
	18.1 Hergroeperingscontrole	21
	18.2 Instromen	21
Art. 19	Wachtpark	21
	19.1 Wachtpark	21

VI	KEURING - STRAFFEN	
Art. 20	Keuring voor de start en tijdens het evenement	
	20.1 Keuring voor de start	21
	20.2 Toelatingseisen	21
	20.3 De keuring behelst	22
	20.4 Extra keuringen	22
	20.5 Documentencontrole	22
	20.6 De documentencontrole behelst	22
Art. 21	Samenvatting straffen	
	21.1 Straffen	22
VII	PROTESTEN - BEROEPEN - KLASSEMENTEN - PRIJZEN	
Art. 22	Protesten - Beroepen	
	22.1 Protesten	23
	22.2 Beroepen	24
Art. 23	Klassementen	
	23.1 Klassementen	24
	23.2 Officiële en definitieve uitslag	24
	23.3 Tussenklassementen	24
	23.4 Teamklassement	24
Art. 24	Prijzen - Bekers	
	24.1 Prijzen - bekers	25
Art. 25	Prijsuitreiking	
	25.1 Prijsuitreiking	25
BIJLAGEN		
Bijlage A	Standaardborden	26
Bijlage B	Systemen	27
Bijlage C	Bepalingen verschillende systemen	28

I PROGRAMMA

Maandag 31 juli 2000

24.00 uur: Sluiting inschrijvingen

Dinsdag 8 augustus 2000

12.00 uur: Verzending van de acceptatiebrieven, deelnemerslijsten en reglementen

Zaterdag 19 augustus 2000

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

Donderdag 24 augustus 2000

20.00/22.00 uur: Vrijwillige uitgifte rallyborden, portiernummers en eventuele reclame gevolgd door vrijwillige technische keuring in de openbare "Parking Scheveningen Bad" aan de Zwolsestraat te Scheveningen (indien gewenst kunt u de auto in de nacht van donderdag op vrijdag in de parkeergarage laten staan)

Vrijdag 25 augustus 2000

08.00/09.30 uur: Uitgifte rallyborden, portiernummers en eventuele reclame gevolgd door technische keuring in de openbare "Parking Scheveningen Bad" aan de Zwolsestraat te Scheveningen

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

08.30/10.30 uur: Documentencontrole in het Wedstrijdsecretariaat in "Crazy Piano's"

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 "Crazy Piano's"

12.01 uur: Uitgifte routeboek I en start van de eerste deelnemer in de Sportklasse voor etappe I vanaf het startpodium op de Boulevard voor het Restaurant Noordzee

vanaf 15.46 uur: Stop voor thee/koffie op de Oesterdam

vanaf 18.46 uur: Buffetdiner in "Hof ten As" te Melsbroek (nabij Brussel)

vanaf 20.46 uur: Aankomst deelnemers etappe I bij Hotel Holiday Inn te Brussel
Overnachting in Hotel Holiday Inn te Brussel

Zaterdag 26 augustus 2000

vanaf 06.30 uur: Ontbijt in Hotel Holiday Inn te Brussel

06.30 uur: Publicatie van de officiële tussenklassementen na etappe I

07.00 uur: Publicatie van de definitieve tussenklassementen na etappe I

07.31 uur: Uitgifte routeboek II en start van de eerste deelnemer in de Sportklasse voor etappe II vanuit Hotel Holiday Inn te Brussel

vanaf 07.31 uur: Ontvangst lunchpakket bij verlaten van het parkeerterrein van Hotel Holiday Inn te Brussel

vanaf 11.01 uur: Aankomst deelnemers voor koffiestop in St. Hubert

vanaf 14.46 uur: Aankomst deelnemers op de Place Guillaume II te Luxemburg (niet voor de Vintage-klasse)

16.31 uur: Uitgifte routeboek III en start van de eerste deelnemer in de Sportklasse voor etappe III van de Place Guillaume II te Luxemburg (niet voor de Vintage-klasse)

vanaf 20.16 uur: Aankomst deelnemers voor avondsnaak in La Roche

vanaf 00.01 uur: Aankomst deelnemers etappe III bij Hotel Holiday Inn te Brussel
Overnachting in Hotel Holiday Inn te Brussel

Zondag 27 augustus 2000

vanaf 07.30 uur: Ontbijt in Hotel Holiday Inn te Brussel

07.30 uur: Publicatie van de officiële tussenklasseringen na de etappes II en III

08.00 uur: Publicatie van de definitieve tussenklasseringen na de etappes II en III

08.31 uur: Uitgifte routeboek IV en start van de eerste deelnemer in de Sportklasse voor etappe IV vanuit Hotel Holiday Inn te Brussel

vanaf 11.31 uur: Aankomst deelnemers voor koffietafel in Wernhout

vanaf 14.46 uur: Aankomst deelnemers bij de finish op de Scheveningse Boulevard inclusief uitreiking uitlegboek

16.30 uur: Zaal buffetdiner/prijsuitreiking open op "De Pier" te Scheveningen

17.30 uur: Aanvang buffetdiner op "De Pier" te Scheveningen

18.30 uur: Publicatie van de officiële uitslag op "De Pier" te Scheveningen

19.00 uur: Publicatie van de definitieve uitslag op "De Pier" te Scheveningen

19.30 uur: Prijsuitreiking op "De Pier" te Scheveningen

II ORGANISATIE

Art. 1 ORGANISATIE

1.1. Definitie

De Stichting Classic SLS organiseert op 25, 26 en 27 augustus 2000 de "Classic SLS 2000".

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 Sportklasse, zij die deelnemen in de Toerklasse en zij die deelnemen in de Vintage-klasse. In de Sport- en de Toerklasse dient het volledig parcours van Scheveningen via Brussel naar Luxemburg en weer terug via Brussel naar Scheveningen te worden afgelegd. Het verschil in de Sport- en Toerklasse onderscheidt zich in de wijze waarop de informatie over de route wordt verstrekt, alsmede de te rijden gemiddelde snelheid. De deelnemers in de Vintage-klasse rijden de eerste dag van Scheveningen naar Brussel. De tweede dag rijden zij van Brussel tot in het land Luxemburg en weer terug naar Brussel. De laatste dag rijden zij net als de Sport- en de Toerklasse van Brussel naar Scheveningen.

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 Vintage-klasse is voorbehouden aan deelnemers die inschrijven met een automobiel van voor 1951.

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 officieel op de FIVA Events Calendar 2000 ingeschreven onder het FIVA-nummer A 028/2000. 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 2000 bestaat uit:

Voorzitter: Jan Berkhof
Namens de Stichting: Fred Spaaij
Namens Scheveningen: Debbie Vlutters
Lid: René Smeets
Lid: Tjen Carlens

1.3. Wedstrijdsecretariaat

Voor het evenement: Historic Rally Organization (HRO)
Van Heeckerenlaan 45
NL – 6711 JM Ede
Telefoon: 0318 – 61 31 88
Telefax: 0318 – 65 31 88

Tijdens het evenement: Wedstrijdsecretaris Ton den Uyl is te bereiken onder het mobiele nummer:
(00 – 31) – (0)6 – 26 592 633

Vrijdag 25 augustus 2000 van 08.30 uur tot 12.00 uur:

Crazy Piano's
Strandweg 21-29
NL – 2586 JK Scheveningen
Telefoon: 070 – 322 75 25

Van vrijdag 25 augustus 20.00 uur tot zondag 27 augustus 2000 10.00 uur:

Hotel Holiday Inn Brussels Airport
Holidaystraat 7
B – 1831 Diegem

Telefoon: 00 – 32 – 2 – 720 58 65
Telefax: 00 – 32 – 2 – 720 41 45

Zondag 27 augustus 2000 van 15.00 uur tot 19.00 uur:

Van der Valk Pier Scheveningen
Strandweg
NL – Scheveningen

Telefoon: 070 – 306 55 00
Telefax: 070 – 355 99 88

Na het evenement: Historic Rally Organization (HRO)
Van Heeckerenlaan 45
NL – 6711 JM Ede
Telefoon: 0318 – 61 31 88
Telefax: 0318 – 65 31 88

1.4. Officiële publicatieborden

De officiële publicatieborden bevinden zich bij:

- "Crazy Piano's" te Scheveningen;
- Holiday Inn Brussels Airport;
- De Pier te Scheveningen.

1.5. Officials van het evenement

<u>Funcctie</u>	<u>Naam</u>	<u>Portiernummer</u>
Stichtingsbestuur:	Ben Vermijs – Hans van den Broek	ORG 1
	Peter van der Wansem	ORG 2
Algemene zaken:	Fred Spaaij	ORG 3
Wedstrijdleader:	Jan Berkhof	01
Assistent wedstrijdleader:	René Smeets	02
Hoofdofficial:	Aad Verhoeven	02
Wedstrijdsecretaris:	Ton den Uyl	03
Rekencentrum:	Hanny Berkhof	
	Erwin Berkhof	
	Ton den Uyl	03
	Ingrid van Raay	03
Vergunningen:	Tjen Carlens en Viviane Daenen	ORG 3
Wedstrijdcommissaris:	Wolf Berger	04
Judges of Fact:	Ulla van Dieten	04
	Peter-Hans van der Nat	05
Contactpersonen rijders:	Ulla van Dieten	04
	Peter-Hans van der Nat	05
Snelheidscontroles:	Aart de Wilde en Inge Hofman	06
Speaker:	Wim Euwen	07
FEHAC:	Jos Jurriëns en Frans Diepeveen	
Technische commissarissen:	SLS-club o.l.v. Chris Bakker en Jan Tinga	S1 t/m S5
Coördinatoren materiaal:	Ton van Renselaar en Jan Oudejans	C0
Bemande controles:	Onder meer van de SLS-officialclub, de Stichting Auto Sportief (SAS) en van de AMAC Marshal Club (AMC).	
	Jan Koning – Richard Vloedgraven	C1
	N.n.b. – Coen Hoogenkamp	C2
	Ron Hillebrink – Thea Hillebrink	C3
	Melvin Esther – Rembert van der Wansem	C4
	Jos Harmsen – Joke Harmsen	C5
	Fred Kemper – Carla Kemper	C6
	Roel Niborg – n.n.b.	C7
	Alex Praat – Jeroen Blaauw	C8
	John Praat – Rob van Altena	C9
	Frank Bloemberg – Eilina Meijer	C10
	Arnold Antvelink – Bram Antvelink	C11
	Jack Fidder – Kees Spaamer	C12
	Pierre Smeets – n.n.b.	C13
	Kok van de Wetering – Joost van de Wetering	C14
Serviceteam:	Vakgarage Tinga	S1 t/m S5
00-auto Sportklasse:	René Smeets – Aad Verhoeven	02
0-auto:	Eric de Munck – Philip de Munck	0
00-auto Toerklasse:	Wouter van der Veen – Jan Kuenen	08
Sluitauto/oprollen materiaal:	Jaap Uithoven – Wim Euwen	07
1.6. Waarnemer		
FIVA-waarnemer:	Peter Henning (B)	FIVA

III ALGEMENE BEPALINGEN

Art. 2 BESCHRIJVING

De totale lengte van de Classic SLS 2000 bedraagt voor de Sportklasse 1.150 kilometer, voor de Toerklasse 1.125 kilometer en voor de Vintage-klasse 986 kilometer.

De deelnemers in de Sport- en de Toerklasse dienen vier regelmatigheidsproeven af te leggen en de deelnemers in de Vintage-klasse drie. De rally is voor alle klassen verdeeld in vier etappes:

Dag	Datum	Etappe	Lengte Sportklasse	Lengte Toerklasse	Lengte Vintage-klasse
Vrijdag	25 augustus 2000	I	309,85 km	309,85 km	309,85 km
Zaterdag	26 augustus 2000	II	297,80 km	291,65 km	240,25 km
Zaterdag	26 augustus 2000	III	316,60 km	302,60 km	215,00 km
Zondag	27 augustus 2000	IV	225,75 km	220,90 km	220,90 km

Voor het volgen van de route zijn er aparte routeboeken voor de Sport-, de Toerklasse en de Vintage-klasse die iedere deelnemer op zijn starttijd ontvangt. Er is één routeboek per etappe. Voor de Vintage-klasse zijn de routeboeken II en III gecombineerd. De routeboeken hoeven niet alle benodigde routebeschrijvingen te bevatten. De organisatie kan een deel van de routebeschrijvingen op een later tijdstip aan de deelnemers overhandigen.

Art. 3 TOE TE LATEN AUTO'S

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

- 1: wagens gebouwd tot en met 31 december 1950
- 2: toerwagens gebouwd van 1 januari 1951 tot en met 31 december 1962
- 3: sportwagens gebouwd van 1 januari 1951 tot en met 31 december 1962
- 4: toerwagens gebouwd van 1 januari 1963 tot en met 31 december 1976
- 5: sportwagens gebouwd van 1 januari 1963 tot en met 31 december 1976

3.2. Tot de wedstrijd worden toegelaten

Auto's behorende tot de categorieën 1 tot en met 5, 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 afstandsmeting 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 volgens het inschrijfformulier eerste 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 2000, dient het inschrijfformulier, volledig ingevuld en ondertekend, te zenden aan het wedstrijdsecretariaat.
Het inschrijfformulier moet in het bezit zijn van het wedstrijdsecretariaat vóór maandag 31 juli 2000, 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 gelimiteerd op maximaal 200.

Art. 6 INSCHRIJFGELD - VERZEKERING

6.1. Inschrijfgeld

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

- een aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten;
- twee rallyschilden vermeldende het startnummer;
- twee portiernummers vermeldende het startnummer;
- de benodigde routeboeken en eventuele andere routebescheiden;
- een exclusief atoomklokje;
- twee Classic SLS 2000-herinneringsplaquettes;
- twee SLS-speldjes en/of jaartallen;
- en een verzorgingspakket per persoon dat bestaat:
 - voor vrijdag 25 augustus 2000 uit:
 - een kopje koffie in "Carzy Piano's" te Scheveningen;
 - een consumptie op "de Speelmansplaten" op de Oesterdam;
 - een buffetdiner in "Hof ten As" te Melsbroek;
 - een consumptie in "Holiday Inn" te Brussel;
 - een overnachting in "Holiday Inn" (op basis van een tweepersoons-kamer);
 - voor de zaterdag 26 augustus 2000 uit:
 - een ontbijt in "Holiday Inn";
 - een lunchpakket;
 - een consumptie in "La Cle des Airs" te St. Hubert;
 - een buffetdiner in "Palais de Chine" te Luxemburg;
 - een avondsnaak in "La Claire Fontaine" te La Roche;
 - een consumptie in "Holiday Inn" te Brussel;
 - een overnachting in "Holiday Inn" (op basis van een tweepersoons-kamer);
 - en voor zondag 27 augustus 2000 uit:
 - een ontbijt in "Holiday Inn" te Brussel;
 - een koffietafel in "De Valk" te Wernhout;
 - twee consumpties op "De Pier" te Scheveningen;
 - een buffetdiner op "De Pier" te Scheveningen.

Het inschrijfgeld voor teams 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/sleephulp middels een professioneel service-team. Aan deze service kan een deelnemer nimmer rechten ontlennen.

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 tevens de premie voor een aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten. Iedere deelnemer neemt hieraan automatisch deel. Deze verzekering dekt de wettelijke aansprakelijkheid van de deelnemers, bestuurders en navigatoren 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, 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, 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 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 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 en dat degene(n) die de auto zal(zullen) besturen beschikken over een geldig rijbewijs.

6.6. **Terugbetaling**

Het inschrijfgeld zal geheel worden terugbetaald als de inschrijving wordt geweigerd. Deelnemers die voor 31 juli 2000 24.00 hun inschrijving annuleren ontvangen hun reeds betaalde inschrijfgeld minus f 250,00 retour.

De organisator zal in principe f 750,00 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 - BULLETTINS**

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-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": 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, de wedstrijdcommissaris en/of de judges of fact. Er kunnen straffen tot en met uitsluiting opgelegd worden.

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 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 als volgt toegekend:

- startnummer 1 tot en met 120: de Sportklasse;
- startnummer 121 tot en met 200: de Toerklasse;
- startnummer V1 tot en met V10: de Vintage-klasse.

De deelnemers starten in principe om de minuut.

10.2. Startvolgorde

In principe vertrekken de deelnemers in de Sportklasse als eersten, gevolgd door de deelnemers in de Vintage-klasse en daarna de deelnemers in de Toerklasse.

De startvolgorde voor de zondag (etappe IV) zal per klasse – afhankelijk van de beschikbaarheid – worden bepaald op basis van het tussenklassement aan het einde van etappe III (zie ook artikel 18 lid 1).

10.3. Rallyschilden

Het Organisatiecomité zal elke equipe voorzien van twee rallyschilden 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 Organisatie-comité te worden aangebracht.

10.5. Gegevens bestuurder en navigator

Eventueel kunnen de namen en nationaliteitsvlaggetjes van de bestuurders 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, 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 en/of de kaarten afstempelen.

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 zal worden bestraft met:

- eerste overtreding: een tijdsraf 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. Maximum snelheid

Gedurende het gehele evenement moeten de deelnemers zich strikt houden aan de geldende maximum snelheden. De organisatie heeft de beschikking over officiële meetapparatuur. In principe zal iedere deelnemer tijdens het evenement meerdere malen gecontroleerd hebben.

Elke equipe die de toegestane maximum snelheid met meer dan 10 km p/u overschrijdt zal als volgt worden bestraft:

	<i>Overschrijding</i>	<i>Eerste snelheidsovertreding</i>	<i>Tweede snelheidsovertreding</i>
a.	met 11 t/m 20 km:	waarschuwing	300 strafseconden
b.	met 21 t/m 30 km:	300 strafseconden	600 strafseconden
c.	met 31 km of meer:	600 strafseconden	uitsluiting

12.3. Judges of Fact

De organisatie zal één of meerdere Judges of Fact benoemen die het gedrag van de deelnemers beoordelen. De Judges of Fact beoordelen of de equipes zich strikt houden aan de verkeersregels en zodanig rijden, dat niemand aanstoot behoeft te nemen aan hen. Verder letten de Judges of Fact er op dat de deelnemers door hun verkeersgedrag de historische rallysport niet in diskrediet brengen.

Judges of Fact zullen de wedstrijdleiding op de hoogte stellen van hun bevindingen. De wedstrijdleiding kan straffen opleggen tot en met uitsluiting.

12.4. Service en reparaties

Onder service wordt verstaan het verlenen van vooraf georganiseerde assistentie door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van dit soort service is gedurende het hele evenement niet toegestaan. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.

Overtreding van de servicevoorschriften zal worden bestraft met:

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

12.5. 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.

Op de Boulevard te Scheveningen, bij Holiday Inn te Brussel en op de Place Guillaume II 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, Luxemburgse, Duitse of Franse wetgeving of de FIVA-reglementen;
- deze aanstootgevend is;
- deze beslag legt op de ruimte die is gereserveerd voor de rallyschilden en de portiernummers;
- deze het uitzicht van de equipe belemmert.

De totale oppervlakte van de eventueel aan te brengen reclame op één of maximaal twee stickers mag niet meer zijn dan 320 vierkante centimeter. 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 op de portiernummers en op de rallyschilden is verplicht. 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.

13.3. Scheveningen-sticker

Alle deelnemers zijn verplicht één sticker "Scheveningen je komt er altijd" (formaat 5,5 bij 20 cm) op hun auto aan te brengen.

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 kaartleessystemen worden gebruikt (zie bijlage C).

De deelnemers ontvangen middels de routeboeken 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 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.

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 wit controlebord met de rode tekst "CONTROLE" (zie bijlage A). De equipe dient zich op zijn meldingstijd die is aangegeven op de officiële startlijst, te melden bij de official(s) 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 zal zijn bij TC 35 "Scheveningen-Haven" en wordt langs de route aangegeven door een verticaal wit controlebord met de rode tekst "CONTROLE". Het missen van de finishcontrole of het later dan 30 minuten na de ideale tijd aandoen van de finishcontrole, wordt bestraft met uitsluiting. Na de finish is er een neutrale route naar de RC "Boulevard".

Art. 16 TRAJECTEN - CONTROLES

16.1 De juiste route

De route en eventueel of indien van toepassing de voorgeschreven gemiddelde snelheid zijn aangegeven in het routeboek. Tijdens het rijden van de route zal worden gecontroleerd:

- of de equipe de in het routeboek 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 en/of met pijlen 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 voorwaarschuwbord (zie bijlage A).

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

Het missen van een RC wordt bestraft met 100 strafseconden.

16.3. Passeurcontrole (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 stempel plus eventueel een stempelkussen). 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 de 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.

Om onnodige overlast te voorkomen, zal de organisatie geen PC's plaatsen in bebouwde kommen. Het betreft hier bebouwde kommen die als zodanig zijn aangegeven en beginnen bij een plaatsnaambord (in België de witte borden) en eindigen bij een plaatsnaambord einde.

16.4. Tijdcontrole (TC)

Een TC wordt langs de route aangegeven door een verticaal wit controlebord met de rode tekst "CONTROLE" en kan eventueel vooraf worden gegaan door een verticaal geel voorwaarschuwbord met de tekst "50m" (zie ook 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 controlekaart(en) 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, een door de organisatie ter gebruik gesteld stempelkussen niet gebruikt kan worden.

16.6. **Dwangpijlen**

Langs de route kunnen gele 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 gele SLS-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 gele SLS-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 bij een bemande controle. De official van de controle stempelt de routecontrolekaart en 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.

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 snelheden op iedere RP bedragen voor de Sportklasse 49,0 kilometer per uur, voor de Toerklasse 46,0 kilometer per uur en voor de Vintage-klasse 43,0 kilometer per uur. De organisatie kan voor of tijdens een RP deze gemiddelde snelheid aanpassen. Mocht er een andere gemiddelde snelheid worden voorgeschreven, dan zal de organisatie tabellen verstrekken voor deze andere snelheden.

De lengte van een RP bedraagt minimaal 5,0 kilometer en maximaal 25,0 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 flying 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 = SF) die net als een TC is aangegeven door een wit bord met rode tekst "CONTROLE" en kan eventueel voorafgegaan worden door een verticaal geel voorwaarschuwingbord met de tekst "50m". De bemanning van deze controle zal op de tijdcontrolekaart noteren op welke tijd de equipe door 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. Berekening geschiedt altijd vanaf de start van een RP.

Een FF zal zich nimmer bevinden binnen 2 kilometer na:

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

Het is op straffe van 300 strafseconden verboden om 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;
- 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 alle 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.

De startvolgorde in de etappes II en III is in principe gelijk aan de startvolgorde in etappe I. Om organisatorische redenen kan de wedstrijdleiding een andere startvolgorde bepalen. Zo zal de startvolgorde van etappes IV 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-UIT, dus aan het begin van een traject en/of etappe.

Art. 19 WACHPARK

19.1. Wachtpark

Er zal een wachtpark worden ingericht op de Boulevard te Scheveningen op vrijdag 25 augustus 2000 vanaf 08.00 uur (de deelnemende auto's kunnen tot uiterlijk 10.00 uur in het wachtpark worden geplaatst) tot aan de start van etappe I.

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 één van de drie volgende tijdstippen bij de keuring melden:

- a. zaterdag 19 augustus 2000 tussen 10.00 en 15.00 uur bij Vakgarage Tinga te Leimuideren;
- b. donderdag 24 augustus 2000 tussen 20.00 en 22.00 uur in de openbare "Parking Scheveningen Bad" aan de Zwolsestraat te Scheveningen;
- c. vrijdag 25 augustus 2000 tussen 08.00 en 09.30 uur in de openbare "Parking Scheveningen Bad" aan de Zwolsestraat te Scheveningen.

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 en een FIVA Identity Card 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, nationaliteitssticker, verbanddoos en sleepkabel, maar ook het uiterlijk en de FIVA Identity Card. Bovendien moet - voor zover van toepassing - bij de keuring een geldig en origineel APK-keuringsbewijs en een geldige en originele FIVA Identity Card 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. Gedurende het gehele evenement kunnen controles 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 in "Crazy Piano's" op de Boulevard te Scheveningen.

De equipe dient zich te melden op vrijdag 25 augustus 2000 tussen 08.30 en 10.30 uur.

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

Bij de documentencontrole kunnen o.m. de volgende zaken worden gecontroleerd:

- rijbewijzen bestuurder en (eventueel) 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

<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	Max. uitsluiting
6.3.	Inschrijfgeld niet (volledig) voldaan	Start weigeren
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.	Overschrijding toegestane maximum snelheid	Max. uitsluiting

12.3.	Verkeers- en/of rijgedrag (Judges of Fact)	Max. uitsluiting
12.4.	Eerste overtreding servicevoorschriften	300 strafseconden
12.4.	Tweede overtreding servicevoorschriften	Uitsluiting
12.5.	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 30 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 eindkeuring	Uitsluiting
20.5.	Meer dan 30 minuten 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 per etappe te worden ingediend.

Elk protest moet schriftelijk worden ingediend bij en dient te worden overhandigd aan de wedstrijdleader, de assistent-wedstrijdleader 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-)wedstrijdleader 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 1 tot en met 5 worden op dezelfde wijze bepaald.

In een "ex aequo"-situatie wordt de equipe die de minste tijdstraf op de laatste 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 Sportklasse.

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. 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 Sport-, Toer- of Vintage-klasse 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 de volgende bekens beschikbaar:

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

Verder zijn er per categorie voor minimaal de hoogstgeklasseerde prijzen.

Bovendien zijn er:

- een Ladies Cup per klasse;
- een Mixed Cup per klasse;
- en een Teamprijs (zie artikel 23 lid 4).

Art. 25 PRIJSUITREIKING

25.1. Prijsuitreiking

De feestelijke prijsuitreiking zal plaatsvinden tijdens en/of aansluitend aan het buffet op zondag 27 augustus 2000 om 19.30 uur op De Pier te Scheveningen.

BIJLAGE A

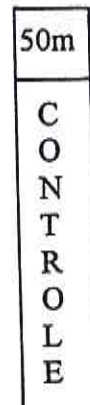
STANDAARBORDEN

Tijdcontrole (TC) en Stopfinish van een RP



eventueel voorafgegaan door

Wit bord met rode tekst



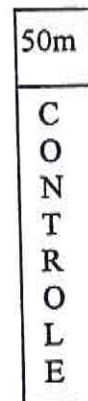
Geel bord
(vooraanduiding)

Routecontrole (RC)



eventueel voorafgegaan door

Geel bord met zwarte tekst



Geel bord
(vooraanduiding)

Passeercontrole (PC)



Wit bord waarop een letter

of

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

VOORBEELDEN VAN ALLE CONTROLES ZIJN TE ZIEN BIJ DE DOCUMENTEN-
CONTROLE IN "CRAZY PIANO'S" TE SCHEVENINGEN OP VRIJDAG 25 AUGUSTUS 2000

BIJLAGE B

<i>TC naar TC</i>	<i>Systeem Sportklasse</i>	<i>Systeem Toerklasse</i>	<i>Systeem Vintage-klasse</i>
Vrijdag 25 augustus 2000			
Van 1 naar 2	Bol pijl	Bol pijl	Bol pijl
Van 2 naar 3	Pijlen vrije route	Pijlen vrije route	Pijlen vrije route
Van 3 naar 4	Ingetekende lijn (incl. RP 1)	Ingetekende lijn (incl. RP 1)	Ingetekende lijn (incl. RP 1)
Van 5 naar 6	Bol pijl	Bol pijl	Bol pijl
Van 6 naar 7	Visgraat (stripriit) met tijden en bol pijl	Visgraat (stripriit) met afstanden en bol pijl	Visgraat (stripriit) met afstanden en bol pijl
Van 7 naar Brussel	Bol pijl	Bol pijl	Bol pijl
Zaterdag 26 augustus 2000			
Etappe II			
Van 8 naar 9	Bol pijl	Bol pijl	Bol pijl
Van 9 naar 10	Pijlen kortste route	Pijlen kortste route	Pijlen kortste route
Van 10 naar 11	Routebeschrijving op kaart	Routebeschrijving op kaart	Routebeschrijving op kaart
Van 11 naar 12	Bol pijl	Bol pijl	Bol pijl
Van 12 naar 13	Punten kortste route	Punten kortste route	Punten kortste route
Van 14 naar 15	Grensbenedering	Grensbenedering	Grensbenedering
Van 15 naar 16	Ingetekende lijn (incl. RP 2)	Ingetekende lijn (incl. RP 2)	Ingetekende lijn (incl. RP 2)
Van 16 naar 17	Punten/pijlen kortste/op één na kortste route	Punten kortste route	
Van 17 naar Luxemburg	Bol pijl	Bol pijl	
Zaterdag 26 augustus 2000			
Etappe III			
Van 18 naar 19	Bol pijl	Bol pijl	
Van 19 naar 20	Ingetekende lijn met barricades	Ingetekende lijn	
Van 20 naar 21	Bol pijl	Bol pijl	
Van 21 naar 22	Pijlen kortste route (incl. RP 3)	Pijlen kortste route (incl. RP 3)	
Van 22 naar 23	Pijlen op één na kortste route	Ingetekende lijn	
Van 24 naar 25	Grensbenedering aan beide zijden	Grensbenedering	Grensbenedering
Van 26 naar 27	Punten vrije route	Punten vrije route	Punten vrije route
Van 27 naar 28	Punten kortste route	Punten kortste route	Punten kortste route
Van 28 naar Brussel	Bol pijl	Bol pijl	Bol pijl
Zondag 28 augustus 2000			
Etappe IV			
Van 29 naar 30	Bol pijl	Bol pijl	Bol pijl
Van 30 naar 31	Pijlen vrije route	Pijlen vrije route	Pijlen vrije route
Van 31 naar 32	Pijlen vrije route	Pijlen vrije route	Pijlen vrije route
Van 32 naar 33	Bol pijl met tijden (incl. RP 4)	Bol pijl met tijden (incl. RP 4)	Bol pijl met tijden (incl. RP 4)
Van 34 naar 35	Bol pijl	Bol pijl	Bol pijl
Van 35 naar Boulevard	Bol pijl	Bol pijl	Bol pijl

BIJLAGE C

BEPALINGEN VERSCHILLENDE SYSTEMEN

Algemeen

- a) Alle wegen die voorkomen op de kaartfragmenten en voorzien zijn van twee bermlijnen – waarvan er minimaal één ononderbroken is – mogen in de route worden opgenomen.
- b) Kaarttekens en –teksten, alsmede doorgetrokken bermlijnen, blokkeren de doorgang niet.
- c) 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 Michelin-kaarten van de uitgaven 1999 en 2000 voor middels doorgetrokken bermlijnen in plaats van een viaductteken.
- d) 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 en bijzondere systeembepalingen, dient de omweg zo kort mogelijk te zijn.
- e) Het is geoorloofd wegen/weggedeelten van de reeds bereden of nog te berijden route in de omweg (zie d) 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.
- f) De organisatie kan op een kaartfragment cirkels plaatsen. In een dergelijke cirkel is de route vrij en zijn geen controles geplaatst.
- g) De organisatie kan op een kaartfragment kruisjes plaatsen. De/het hieronder gelegen weg/weggedeelte mag niet in de constructie opgenomen en bereden worden.
- h) Keren is nimmer toegestaan, met uitzondering van opdrachten van de organisatie bij controles. Deze opdrachten hebben voorrang op de routeopdracht.
- i) Er mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van wegen die voorkomen op de door de organisatie verstrekte kaartfragmenten.
- j) Eventuele keerlussen dienen tegen de wijzers van de klok in te worden gereden.

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 voorgaande TC aangegeven, alsmede de afstand tot de eerstvolgende TC. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (*).
- 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 3 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.

Bol-pijl met tijden

- 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 ideale rijtijd van iedere bol-pijl situatie naar de volgende bol-pijl situatie is aangegeven. Tevens is de totale ideale rijtijd vanaf de TC aangegeven. De rijtijden zijn gebaseerd op een aangegeven gemiddelde snelheid.
- 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).
- 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.

Grensbenadering

- a) De aangegeven lijn 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/weggedeelten mogen slechts eenmaal worden bereden.
- f) Samenkomsten van wegen mogen tweemaal worden bereden, met dien verstande dat men de route wel mag raken, maar niet mag kruisen.

Grensbenadering aan beide zijden (alleen Sportklasse)

- a) De aangegeven lijn dient als de te benaderen grens te worden beschouwd.
- b) Men dient een zodanige route te kiezen, dat het oppervlak tussen de route en de (grens)lijn zo klein mogelijk is, met dien verstande dat men bij het vaststellen van deze route de (grens) moet kruisen indien dit voor het juist uitvoeren van de opdracht nodig is.
- c) Wegen/weggedeelten mogen slechts eenmaal worden bereden;
- d) Samenkomsten van wegen mogen tweemaal worden bereden, met dien verstande dat men de route wel mag raken, maar niet mag kruisen.

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 (alleen Sportklasse)

- 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 vrije route

- 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 mag u een vrije route construeren en berijden.
- d) Eventuele controles kunnen zich alleen bevinden op de punten.

Punten kortste route

- 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/weggedeelten mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereden.
- e) Punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.

Pijlen vrije route

- a) De pijlen dienen in nummervolgorde te worden aangedaan.
- 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 mag u een vrije route construeren en berijden.

- e) Eventuele controles kunnen zich alleen bevinden op de pijlen.

Pijlen kortste route

- 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/weggedeelten mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereden.
- f) Pijlen en/of gedeelten van 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.

Pijlen op één na kortste route (alleen Sportklasse)

- 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 één na kortste route geconstrueerd en bereden te worden.
- e) Wegen/weggedeelten mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereden.
- f) Pijlen en/of gedeelten van 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.

Routebeschrijving op kaart

- a) Aan de hand van een routebeschrijving verstrekt de organisatie de routeopdracht.
- b) De opdrachten dienen in volgorde 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/weggedeelten mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereden.

Visgraat (strip) met afstanden (Toer- en Vintage-klasse)

- a) Er dient gereden te worden aan de hand van een rechte lijn die van beneden naar boven gelezen dient te worden.
- b) Aan beide zijden van die lijn (de route dus) zijn streepjes getekend die de wegen aangeven die niet moeten worden ingereden (wegen die men dus moet laten liggen).
- c) Een streepje aan bijvoorbeeld de linkerkant houdt in dat u op dat punt een weg links moet laten liggen, hetgeen wil zeggen rechtdoor bij een linker zijweg of rechtsaf bij een rechterzijweg (de weg rechtdoor laat u links liggen).
- d) De afstand tussen de verschillende situaties is aangegeven.
- e) Alleen verharde (asfalt)wegen zijn getekend.
- f) De route voert uitsluitend over openbare verharde (asfalt)wegen.

Visgraat (strip) met tijden (alleen Sportklasse)

- a) Er dient gereden te worden aan de hand van een rechte lijn die van beneden naar boven gelezen dient te worden.

- b) Aan beide zijden van die lijn (de route dus) zijn streepjes getekend die de wegen aangeven die niet moeten worden ingereden (wegen die men dus moet laten liggen).
- c) Een streepje aan bijvoorbeeld de linkerkant houdt in dat u op dat punt een weg links moet laten liggen, hetgeen wil zeggen rechtdoor bij een linker zijweg of rechtsaf bij een rechterzijweg (de weg rechtdoor laat u links liggen).
- d) De ideale rijtijd tussen de verschillende situaties is aangegeven. De rijtijden zijn gebaseerd op een aangegeven gemiddelde snelheid.
- e) Alleen verharde (asfalt)wegen zijn getekend.
- f) De route voert uitsluitend over openbare verharde (asfalt)wegen.

