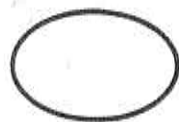


# Reglement



27 - 29 augustus 2004

12<sup>e</sup>

Classic

SCHEVENINGEN-LUXEMBURG-SCHEVENINGEN

Stellman Juwelier

Chopard

*Scheveningen*  
je komt er altijd!

# Reglement Classic Scheveningen-Luxemburg-Scheveningen 2004

<b>INHOUD:</b>		<b>Pagina:</b>
<b>I</b>	<b>PROGRAMMA</b>	
-	Programma	3
<b>II</b>	<b>ORGANISATIE</b>	
Art. 1	Organisatie	
	1.1 Definitie	4
	1.2 Stichtingsbestuur en Organisatiecomité	4
	1.3 Wedstrijdsecretariaat	4
	1.4 Officiële publicatieborden	5
	1.5 Officials van het evenement	5
	1.6 Waarnemer	5
<b>III</b>	<b>ALGEMENE BEPALINGEN</b>	
Art. 2	Beschrijving	6
Art. 3	Toe te laten auto's	
	3.1 De auto's zijn onderverdeeld in de volgende categorieën	6
	3.2 Tot de wedstrijd worden toegelaten	6
	3.3 De organisator behoudt zich het recht voor een auto te weigeren	6
	3.4 In de auto's dienen aanwezig te zijn	6
	3.5 Verzekering	6
	3.6 FIVA Identity Card	6
	3.7 Uitlaatgeluid	6
Art. 4	Toe te laten deelnemers	
	4.1 Deelnemer	6
	4.2 Equipe	6
	4.3 Rijbewijs	7
	4.4 Communicatie	7
Art. 5	Inschrijfformulier - Inschrijving	
	5.1 Inschrijfformulier	7
	5.2 Wijzigingen	7
	5.3 Ondertekening	7
	5.4 Weigeren	7
	5.5 Maximum	7
Art. 6	Inschrijfgeld - Verzekering	
	6.1 Inschrijfgeld	7
	6.2 Serviceteam	8
	6.3 Acceptatie	8
	6.4 Verzekering	8
	6.5 Uitsluiting aansprakelijkheid	8
	6.6 Terugbetaling	8
Art. 7	Wijziging van het reglement - Bulletins	
	7.1 Wijzigingen - bulletins	8
Art. 8	Toepassing en interpretatie van het reglement	
	8.1 Wedstrijdleiding	9
	8.2 Wedstrijdcommissaris	9
	8.3 Interpretatie	9
	8.4 Incorrect gedrag	9
<b>IV</b>	<b>ALGEMENE VERPLICHTINGEN</b>	
Art. 9	Equipes	
	9.1 Equipes	9
Art. 10	Startvolgorde - Rallyschilden - Wedstrijdnummers	
	10.1 Startnummers en startvolgorde	9
	10.2 Rallyschilden	9
	10.3 Portiernummers	10
	10.4 Gegevens bestuurder en navigator	10
Art. 11	Controlekaarten	
	11.1 Controlekaarten	10
	11.2 Gebruik	10
	11.3 Veranderingen	10
	11.4 Straffen	10
	11.5 Verantwoording	10

Art. 12	Verkeersregels - Service en reparaties - Milieu	
	12.1 Verkeersregels	10
	12.2 Maximum snelheid	10
	12.3 Judges of Fact	11
	12.4 Service en reparaties	11
	12.5 Milieu	11
Art. 13	Reclame	
	13.1 Reclame	11
	13.2 Portiernummers/Rallyschilden	11
<b>V</b>	<b>VERLOOP VAN HET EVENEMENT</b>	
Art. 14	Route-opdracht	
	14.1 Route	11
	14.2 Controles	12
	14.3 Aanwijzingen van officials	12
Art. 15	Start en finish van het evenement	
	15.1 Startcontrole	12
	15.2 Te laat melden	12
	15.3 Finishcontrole	12
Art. 16	Trajecten - Controles	
	16.1 De juiste route	12
	16.2 Routecontrole (RC)	12
	16.3 Passeercontrole (PC)	13
	16.4 Tijdcontrole (TC)	13
	16.5 Stempelkussen	13
	16.6 Dwangpijlen	13
	16.7 Q-zones	13
Art. 17	Regelmatigheidsproef (RP)	
	17.1 Verloop	13
	17.2 Controles	14
	17.3 Geheime Tijd Controle (GTC)	14
	17.4 Normtijd	14
Art. 18	Hergroeperingscontrole - Instromen	
	18.1 Hergroeperingscontrole	14
	18.2 Instromen	15
Art. 19	Wachtpark	
	19.1 Wachtpark	15
<b>VI</b>	<b>KEURING - STRAFFEN</b>	
Art. 20	Keuring voor de start en tijdens het evenement	
	20.1 Keuring voor de start	15
	20.2 Toelatingseisen	15
	20.3 De keuring behelst	15
	20.4 Extra keuringen	15
	20.5 Documentencontrole	16
	20.6 De documentencontrole behelst	16
Art. 21	Samenvatting straffen	
	21.1 Straffen	16
<b>VII</b>	<b>PROTESTEN - BEROEPEN - KLASSEMENTEN - PRIJZEN</b>	
Art. 22	Protesten - Beroepen	
	22.1 Protesten	17
	22.2 Beroepen	17
Art. 23	Klassementen	
	23.1 Klassementen	17
	23.2 Officiële en definitieve uitslag	17
	23.3 Tussenklassementen	17
	23.4 Teamklassement	17
Art. 24	Prijzen	
	24.1 Prijzen	18
Art. 25	Prijsuitreiking	
	25.1 Prijsuitreiking	18
<b>BIJLAGEN</b>		
Bijlage A	Standaardborden	19
Bijlage B	Systemen	20
Bijlage C	Bepalingen verschillende systemen	21
	Aantekeningen	24

## I PROGRAMMA

### **Donderdag 15 juli 2004**

24.00 uur: Sluiting inschrijvingen

### **Zondag 8 augustus 2004**

12.00 uur: Verzending van de acceptatiebrieven, de deelnemerslijst en het reglement

### **Zaterdag 21 augustus 2004**

10.00/16.00 uur: Vrijwillige technische keuring bij Vakgarage Tinga, Burgemeester Bakhuizenlaan 2-4 te Leimuiden met uitgifte van rallyschilden en portiernummers.

### **Donderdag 26 augustus 2004**

20.00/22.00 uur: Vrijwillige technische keuring in de openbare "Parking Scheveningen Bad" aan de Zwolsestraat te Scheveningen met uitgifte van rallyschilden en portiernummers (indien gewenst kunt u de auto in de nacht van donderdag op vrijdag gratis in de parkeergarage laten staan)

### **Vrijdag 27 augustus 2004**

07.30/09.00 uur: Technische keuring in de openbare "Parking Scheveningen Bad" aan de Zwolsestraat te Scheveningen met uitgifte van rallyschilden en portiernummers

08.00/09.30 uur: Auto verplicht in wachtpark plaatsen op de Scheveningse Boulevard

08.00/10.15 uur: Documentencontrole in het Wedstrijdsecretariaat in "Crazy Piano's"

10.15 uur: Sluiting inschrijvingstermijn voor teams

10.30 uur: Publicatie van de lijst met de tot de start toegelaten equipes (met vermelding van hun juiste starttijd) op het officiële publicatiebord

10.30 uur: Briefing en beantwoording van eventuele vragen in "Crazy Piano's"

11.01 uur: Uitreiking aanlooproute van TC 1 naar TC 2 en start van de eerste equipe in zowel de Sport- als de Toerklasse voor etappe I vanaf het startpodium op de Boulevard

vanaf 11.46 uur: Broodjes plus koffie of thee in Alcazar Pleasure Village te Puttershoek

vanaf 12.21 uur: Uitgifte routeboek I en vertrek equipes bij Alcazar Pleasure Village (TC 2)

vanaf 19.16 uur: Aankomst equipes etappe I bij Hotel Holiday Inn Airport Brussels

vanaf 20.00 uur: Diner in Hotel Holiday Inn Airport Brussels

Overnachting in Hotel Holiday Inn Airport Brussels

### **Zaterdag 28 augustus 2004**

vanaf 06.00 uur: Ontbijt in Hotel Holiday Inn Airport Brussels

06.00 uur: Publicatie van de officiële tussenklassementen na etappe I

06.30 uur: Publicatie van de definitieve tussenklassementen na etappe I

07.01 uur: Uitgifte routeboek II en start van de eerste equipes in de Sport- en de Toerklasse voor etappe II vanuit Hotel Holiday Inn Airport Brussels

vanaf 07.01 uur: Ontvangst lunchpakket bij verlaten van het parkeerterrein van Hotel Holiday Inn Airport Brussels

vanaf 11.06 uur: Aankomst equipes voor koffiestop in Poix

vanaf 15.21 uur: Aankomst equipes op de Place Guillaume II te Luxemburg

16.51 uur: Uitgifte routeboek III en start van de eerste equipes in de Sport- en de Toerklasse voor etappe III van de Place Guillaume II te Luxemburg

vanaf 23.01 uur: Aankomst equipes etappe III bij Hotel Holiday Inn Airport Brussels

Avondsnack in Hotel Holiday Inn Airport Brussels

Overnachting in Hotel Holiday Inn Airport Brussels

### **Zondag 29 augustus 2004**

vanaf 06.30 uur: Ontbijt in Hotel Holiday Inn te Brussel

06.30 uur: Publicatie van de officiële tussenklassementen na de etappes II en III

07.00 uur: Publicatie van de definitieve tussenklassementen na de etappes II en III

07.31 uur: Uitgifte routeboek IV en start van de eerste equipes in de Sport- en de Toerklasse voor etappe IV vanuit Hotel Holiday Inn Airport Brussels (de starttijd voor iedere equipe zal vermeld staan op het mededelingenbord)

vanaf 07.31 uur: Ontvangst lunchpakket bij verlaten van het parkeerterrein van Holiday Inn Airport Brussels

vanaf 13.31 uur: Aankomst equipes op Renbaan Duindigt te Wassenaar

vanaf 14.01 uur: Aankomst equipes bij de finish op de Scheveningse Boulevard inclusief uitreiking uitlegboek

vanaf 14.01 uur: Drankjes en snacks op het terras van het Kurhaus nabij het finishpodium

16.30 uur: Publicatie van de officiële uitslag op het terras van of binnen het Kurhaus te Scheveningen

17.00 uur: Publicatie van de definitieve uitslag op het terras van of binnen het Kurhaus te Scheveningen

circa 17.00 uur: Prijsuitreiking op het terras van of binnen het Kurhaus te Scheveningen

## II ORGANISATIE

### Art. 1 ORGANISATIE

#### 1.1. Definitie

De Stichting Classic SLS organiseert in samenwerking met de Historic Rally Organization (HRO) van 27 tot en met 29 augustus 2004 de "12<sup>e</sup> Classic SLS".

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 reglementen van de FIVA en de FEHAC.

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 twee categorieën equipes, te weten zij die deelnemen in de Sportklasse en zij die deelnemen in de Toerklasse. In beide categorieën 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 Sportklasse is bedoeld voor equipes met voldoende ervaring en de Toerklasse is bedoeld voor equipes met weinig ervaring en/of voor equipes die het evenement meer als toertocht met hun klassieke automobiel willen beleven.

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

Door de karakteristiek van het evenement worden de FIVA- en FEHAC-reglementen gerespecteerd en voorts is dit reglement van kracht, alle bijlagen 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

Het Organisatiecomité van de Classic SLS 2004 bestaat uit:

Voorzitter:	Jan Berkhof
Namens de Stichting:	Ben Vermijs

#### 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  
E-mail: [info@historicroally.org](mailto:info@historicroally.org)

Tijdens het evenement: Wedstrijdsecretaris Ton den Uyl is te bereiken onder het mobiele nummer:  
(00 – 31) – (0)6 – 23 168 925  
*Vrijdag 27 augustus 2004 van 08.00 uur tot 11.00 uur:*  
Crazy Piano's  
Strandweg 21-29  
NL – 2586 JK Scheveningen  
Telefoon: 070 – 322 75 25  
*Van vrijdag 27 augustus 19.00 uur tot zondag 29 augustus 2003 09.00 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 29 augustus 2004 van 14.00 uur tot 17.00 uur:*  
Kurhaus Hotel  
Gevers Deynootplein 30  
NL – 2586 CK Scheveningen  
Telefoon: 070 – 416 26 36  
Telefax: 070 – 416 26 46

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 (zie artikel 1 lid 3) bij:

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

#### 1.5. Officials van het evenement

<u>Functie</u>	<u>Naam</u>	<u>Portiernummer</u>
Stichtingsbestuur:	Ben Vermijs / Hans van den Broek	ORG 1
Algemene zaken:	Fred Spaalj (Olga Spaalj)	ORG 2
Vergunningen:	Tjen Carlens / Viviane Daenen	ORG 3
Wedstrijdleder:	Jan Berkhof (Hanny Berkhof)	01
Assistent wedstrijdleders:	Ruud Strooper / Ingeborg Guliker	02
Hoofdofficial:	Aad Verhoeven	03
Wedstrijdcommissaris:	Wolf Berger	04
Judge of Fact:	Ulla van Dielen	04
Voorrijders:	Jaap Uithoven / Wim Euwen	05
Contactpersoon ridders:	Erwin Berkhof	06
Sluitauto/oprollen materiaal:	Jan Kuenen / Wouter van de Veen	07
FEHAC-waarnemer:	Frans Diepeveen	08
BFOV-waarnemer:	Peter Henning	BFOV
Wedstrijdsecretaris:	Ton den Uyl	09
Rekencentrum:	Ton den Uyl	09
	Ingrid den Uyl	09
	Wilma van Raay	09
	Wil van den Heuvel	09
	Kees Jongerius	09
Algemene ondersteuning:	Fleur van Drueten (Organisatie Bureau Scheveningen)	OBS
Shop (SLS-winkeltje):	Barbette de Graaf	SHOP
Fotografie:	Nog niet bekend	FOTO
Snelheidscontroleurs:	Fred den Dulk / Jan Voorwinde	LASER
Coördinatoren materiaal:	Ton van Renselaar / Jan Oudejans	C 0
Bemande controles:	Aart de Wilde / Marieke van Gorssel	C 1
	John Praat / Sandra Praat	C 2
	Ron Hillebrink / Thea Hillebrink	C 3
	Rembert van der Wansem / Adriaan van der Neut	C 4
	Jos Harmsen / Joke Harmsen	C 5
	Fred Kemper / Carla Kemper	C 6
	Aad Gerritse / Bert Gerritse	C 7
	Rob van Altena / Gert Jan Kleine Rammelkamp	C 8
	Arnold Antvelink / Bram Antvelink	C 9
	Frank Bloemberg / Eilina Meijer	C 10
	Ad van Haaften / Jurgen van Hinten	C 11
	Jack Fidder / Mariël Jansen	C 12
	Kees Spaamer / Margreet Spaamer	C 13
	Roel Nieborg / Kristof Hermans	C 14
	Frans van Nunen / Karel Roes	C 15
	Kok van de Wetering / Joost van de Wetering	C 16
	Simon Suesan / Ransom Altman	C 17
Technische commissarissen	Chris Bakker / Henk Buur	S 1
en tevens serviceploeg:	Rob Groen / Paul Tissen	S 2
	Henk Uilenberg / Peter Otto	S 3
	Jack van de Hoek / Koos Vreeken	S 4
	Philip Burggraaf / Richard Jansen (BMW Den Haag)	S 5
	Jan Tinga / Bert van Mastrigt	S 6

### III ALGEMENE BEPALINGEN

#### Art. 2 BESCHRIJVING

De totale lengte van de Classic SLS 2004 bedraagt voor de Sportklasse 1.398,83 kilometer en voor de Toerklasse 1.302,81 kilometer.

De equipes in beide klassen dienen een aantal regelmatigheidsproeven (RP's) af te leggen. De Sportklasse heeft 5 RP's en de Toerklasse heeft 4 RP's. De rally is voor alle klassen verdeeld in vier etappes.

Voor het volgen van de route zijn er aparte routeboeken voor de Sport- en de Toerklasse. De Sportklassers ontvangen hun routeboeken bij de TC's 2, 9, 20 en 26. De Toerklassers ontvangen hun routeboeken bij de TC's 2, 9, 18 en 24. Er is één routeboek per etappe. De routeboeken hoeven niet alle benodigde (route)bescheiden te bevatten. De organisatie kan een deel van de (route)bescheiden op een later tijdstip aan de equipes overhandigen.

#### Art. 3 TOE TE LATEN AUTO'S

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

A: toer- en sportwagens gebouwd tot en met 31 december 1962

B: toer- en 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 A en B, 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 equipe mag tot de laatste technische keuring van voertuig veranderen, mits deze tot dezelfde categorie behoort waarin werd ingeschreven (zie ook artikel 5 lid 2).

##### 3.3. De organisator behoudt zich het recht voor een 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.);
  - die al dan niet vast is voorzien van een GPS (navigatie)systeem;
- 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 deugdelijk 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.

De organisatie heeft een zogenaamde secundaire WA-verzekering afgesloten voor alle equipes.

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

Van de deelnemende auto's dient bij voorkeur een FIVA Identity Card (IC) aanwezig te zijn. De auto's met een FIVA IC moeten voldoen aan de gegevens zoals deze beschreven zijn op de FIVA IC.

##### 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 equipe.

#### **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.

De aanwezigheid (los van het feit of er wordt geconstateerd of deze wordt gebruikt) van (mobiele) navigatiesystemen is uitdrukkelijk verboden. Overtreding van deze regel zal worden bestraft tot maximaal uitsluiting.

### **Art. 5 INSCHRIJFFORMULIER - INSCHRIJVING**

#### **5.1. Inschrijfformulier**

Iedereen die wenst deel te nemen aan de Classic SLS 2004, dient het inschrijfformulier, volledig ingevuld en ondertekend, te zenden aan het wedstrijdsecretariaat.

Het inschrijfformulier moet in het bezit zijn van het wedstrijdsecretariaat vóór donderdag 15 juli 2004, 24.00 uur.

#### **5.2. Wijzigingen**

Op het inschrijfformulier mogen na 15 juli 2004 alleen wijzigingen worden aangebracht in gevallen waarin dit reglement voorziet. De equipe mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto tot het moment van de laatste technische 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 180 (90 in de Sportklasse en 90 in de Toerklasse).

### **Art. 6 INSCHRIJFGELD - VERZEKERING**

#### **6.1. Inschrijfgeld**

Het inschrijfgeld bedraagt € 950,00.

Het inschrijfgeld bij voorinschrijving (inschrijving en betaling voor 1 mei 2004) bedraagt € 900,00.

In het inschrijfgeld is begrepen:

- twee exemplaren van het SLS Rallymagazine;
- een door de organisatie afgesloten aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten;
- twee kleine Classic SLS 2004-stickers;
- twee in kuststof uitgevoerde rallyschilden plus het startnummer;
- één rallyschild uitgevoerd als sticker plus het startnummer;
- twee portiernummers plus het startnummer;
- de benodigde routeboeken en eventuele andere routebescheiden;
- twee Classic SLS 2004-herinneringsplaquettes;
- twee SLS-spelden t.b.v. de jaarschildjes (indien voor de eerste maal wordt deelgenomen);
- twee jaarschildjes 2004;
- twee verzilverde Classic SLS-theelepeltjes;
- en een verzorgingspakket per persoon dat bestaat uit:
  - voor vrijdag 27 augustus 2004:
    - een kopje koffie in Crazy Piano's te Scheveningen;
    - twee broodjes en een koffie of thee in Alcazar Pleasure Village te Puttershoek;
    - een welkomstdrankje in Holiday Inn Airport Brussels;
    - een "walking dinner" in Holiday Inn Airport Brussels;
    - twee consumptiebonnen voor het Holiday Inn Airport Brussels;
    - een overnachting in Holiday Inn Airport Brussels (op basis van een tweepersoonskamer);
  - voor zaterdag 28 augustus 2004:
    - een ontbijt in Holiday Inn Airport Brussels;
    - een lunchpakket;
    - koffie of thee plus taart in Hotel Restaurant Le Val de Poix te Poix;
    - een buffetdiner inclusief frisdrank in Palais de Chine te Luxemburg;



- twee consumptiebonnen voor het Holiday Inn Airport Brussels;
- een avondsnaak (Siciliaanse lasagne) in Holiday Inn Airport Brussels;
- een overnachting in Holiday Inn Airport Brussels (op basis van een tweepersoonskamer);

en voor zondag 29 augustus 2004:

- een ontbijt in Holiday Inn Airport Brussels;
- een lunchpakket;
- op het finishpodium een mousepad voorzien van de startfoto van de betreffende equipe;
- bonnen voor vier consumpties en vijf snacks op het terras van het Kurhaus.

Het inschrijfgeld voor teams bedraagt € 50,00 per team. Een team bestaat uit minimaal 3 en maximaal 5 equipes. Dit kunnen equipes uit beide klassen zijn (zie artikel 23.4.). Een equipe kan deel uit maken van meerdere teams.

#### **6.2. Serviceteam**

De organisatie draagt zorg voor een uitgebreide berging/sleephulp middels een professioneel serviceteam (bestaande uit tien personen en vijf auto's). Aan deze service kan een equipe 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. Verzekering**

Het inschrijfgeld omvat tevens de premie voor een aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten. Iedere equipe neemt hieraan automatisch deel. Deze verzekering is een secundaire dekking en dekt de wettelijke aansprakelijkheid van de equipes, bestuurders en navigatoren jegens derden en jegens de officials van het evenement. Een en ander als aanvulling op de door de equipe 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 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 equipes (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 equipes 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 equipe zich aan de bepalingen van 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 equipes 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. Equipes die voor 15 juli 2004 24.00 uur hun inschrijving annuleren ontvangen hun reeds betaalde inschrijfgeld minus € 150,00 retour. Equipes die hun inschrijving annuleren tussen 15 juli 2004 en 15 augustus 2004 ontvangen hun reeds betaalde inschrijfgeld minus € 250,00 retour.

De organisator zal in principe € 350,00 van het inschrijfgeld terugbetalen aan equipes 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 ledere 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 equipes gebracht, die voor de kennisname ervan dienen te ondertekenen.

## **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. 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.

### **8.4. Incorrect gedrag**

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de equipe, van leden van de equipe of van personen voor wie zij verantwoordelijk zijn, zal worden beoordeeld door de wedstrijdleiding, de wedstrijdcommissaris en/of de judge(s) 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, enz. 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 en startvolgorde**

Per klasse zal in volgorde van wedstrijdnummer worden gestart.

De wedstrijdnummers worden als volgt toegekend:

- startnummers 1 tot en met 90: de Sportklasse;
- startnummers 101 tot en met 190: de Toerklasse.

Er starten steeds twee equipes per minuut.

De organisatie maakt een startvolgorde voor de zondag bekend waarbij er in principe op omgekeerde klasseringsvolgorde (per klasse) zal worden gestart.

#### **10.2. Rallyschilden**

Het Organisatiecomité zal elke equipe voorzien van drie rallyschilden (twee kunststof borden en één sticker) plus drie startnummertjes en twee portiernummers plus startnummers.

Gedurende het gehele evenement dient zichtbaar zowel op de voor- als de achterkant van de auto één rallyschild te zijn bevestigd. In geen geval mogen zij, geheel of gedeeltelijk, een kentekenplaat van de auto bedekken.

### **10.3. Portiernummers**

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

### **10.4. 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 tijdcontrole. 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 geïnfocirerd 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 een 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 stil gestaan.

Elke equipe die de verkeersregels oortreedt zal worden bestraft met:

- eerste oortreding: een straf van 300 seconden;
- tweede oortreding: uitsluiting.

De politieagenten of de officials die de oortreding hebben vastgesteld, moeten de equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Indien zij de bestuurder niet ter plaatse aanhouden, kunnen zij de wedstrijdleiding om toepassing van de straf vragen.

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 (zie ook artikel 12.3.).

### **12.2. Maximum snelheid**

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

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

	<i>Oortreding</i>	<i>Eerste snelheidsoortreding</i>	<i>Tweede snelheidsoortreding</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 equipes 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 equipes 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. Tegen constateringen door een Judge of Fact is geen protest mogelijk.

### 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.

Wel is het toegestaan om assistentie in te roepen die niet vooraf is georganiseerd zoals bijvoorbeeld assistentie door het SLS-serviceteam (zie artikel 6.2.).

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Het is geoorloofd dat een gestrande auto door het serviceteam of door een collega-equipe over een korte afstand naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Of door de betreffende equipe(s) hier op een sportieve wijze mee wordt omgegaan, is ter beoordeling aan de wedstrijdleiding.

### 12.5. Milieu

Het is verboden het milieu onnodig 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 Airport Brussels en op de Place Guillaume II te Luxemburg zijn een deugdelijk zell (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 equipe jegens het Organisatiecomité om de kosten van reiniging, schade, enz. te voldoen.

## Art. 13 RECLAME

### 13.1. Reclame

In principe mag er geen reclame op de auto zijn aangebracht. Een clubteken wordt niet aangemerkt als reclame. Bij overtreding van de voorschriften wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

### 13.2. Portiernummers/Rallyschilden

De reclame op de portiernummers en op de rallyschilden is verplicht. De equipes kunnen deze reclame niet weigeren. Bij 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 zijn een aantal zogenoemde regelmatigheidsproeven (Sportklasse: 5 en Toerklasse: 4) 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 de bijlages B en C).

De equipes 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.

Het is de equipes **niet toegestaan** om ander kaartmateriaal bij zich te hebben, dit met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering door een official zal de betreffende equipe worden bestraft. De officials ORG1 t/m ORG3, 01 t/m 9 en C0 t/m C18 zijn Judges of Fact als het gaat om constatering van niet toegestaan kaartmateriaal.

## 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 (behalve als op dat moment het systeem "vrije route" is);
  - bij een controle achteruit te rijden;
- voor het vaststellen van de ideale meldingstijd zijn alleen de equipes zelf verantwoordelijk. Zij mogen de officiële klok 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 (op de Boulevard) wordt aangegeven door een verticaal geel controlebord met de 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 de RC "Scheveningen Boulevard" en wordt langs de route aangegeven door een verticaal geel controlebord met de tekst "CONTROLE". Het missen van de finishcontrole of het later dan 30 minuten na de toegestane tijd aandoen van de finishcontrole, wordt bestraft met uitsluiting.

## Art. 16 TRAJECTEN - CONTROLES

### 16.1 De juiste route

De route en eventueel (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 route (met uitzondering van het systeem "vrije route"). Het is echter ook mogelijk dat tijdcontroles zich links van de route bevinden dan wel zich in een gebouw bevinden. In dergelijke gevallen zal dit duidelijk in de routebescheiden en/of met pijlen staan aangegeven. PC's staan in principe rechts van de route, maar kunnen bij zogenoemde driehoeken e.d. ook links van de route staan.

### 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 één van de officials die de controlekaart(en) zal invullen en/of afstempelen en/of innemen.  
Het missen van een RC dan wel het aandoen van een RC die niet langs de ideale route voor de betreffende equipe staat, wordt bestraft met 100 strafseconden.

### 16.3. **Passeercontrole (PC)**

Een PC is een onbemande controle. Een PC is herkenbaar aan een oranje bord met daarop een zwarte letter of het is een zogenoemde zelfstempelaar (bestaande uit een stempel plus eventueel een stempelkussen). Een zelfstempelaar zal voorzien zijn van een oranje vlag. Een PC kan eventueel vooraf worden gegaan door een verticaal geel voorwaarschuwbord met de tekst "50m" (zie ook bijlage A).

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. Overtreding van deze regel (inzake het invullen van een routecontrolekaart) wordt bestraft met minimaal 100 strafseconden en maximaal met uitsluiting.

Het missen van een PC dan wel het aandoen van een PC die zich niet langs de ideale route voor de betreffende equipe staat, wordt bestraft met 100 strafseconden.

### 16.4. **Tijdcontrole (TC)**

Een TC wordt langs de route aangegeven door een verticaal geel controlebord met de 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 kaart(en) werd(en) 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 controlekaart(en) 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**

Equipes zijn verplicht een goed functionerend stempelkussen bij zich te hebben. Dit stempelkussen dient te worden gebruikt indien door onvoorziene omstandigheden, een stempelkussen van de organisatie 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 equipe - 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 briefing.

### 16.7. **Q-zones**

Op het aan de deelnemers te verstrekken kaartmateriaal, of langs de route, kunnen zogenaamde Q-zones (Quiet-zones) worden aangegeven c.q. ingericht. Binnen deze zones dienen de deelnemers er nadrukkelijk op toe te zien dat met aangepaste snelheid (dit mag ook lager zijn dan de ter plekke geldende maximum snelheid) en met een minimum aan overlast wordt gereden. Er zal binnen deze Q-zones streng worden gecontroleerd op het rijgedrag. Overtreding wordt minimaal bestraft met 100 strafseconden en maximaal met uitsluiting.

## 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 (in principe herkenbaar aan een SLS-bordje met de tekst "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 worden vermeld in de betreffende routeboeken en/of kunnen overhandigd worden bij de start van een RP. De organisatie kan voor of tijdens een RP de gemiddelde snelheid aanpassen.

De lengte van een RP bedraagt minimaal 1,00 kilometer en maximaal 25,00 kilometer. RP's worden in principe op openbare wegen verreden en zijn derhalve 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 is aangegeven door een wit bordje met een SLS-logo en de zwarte tekst "FINISH" en kan eventueel voorafgegaan worden door een verticaal geel waarschuwingsbord 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 de 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 equipes 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 150 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 ervan.

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

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 en/of RC's bij deze hergroeperingen zijn kenbaar aan de vermelding IN en/of OUT.

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 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. Voor de startvolgorde van etappe IV zie artikel 10 lid 1.

#### **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 aan te sluiten 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 OUT, dus aan het begin van een traject en/of etappe.

#### **Art. 19 WACHTPARK**

##### **19.1. Wachtpark**

Er zal een wachtpark worden ingericht op de Boulevard te Scheveningen op vrijdag 27 augustus 2004 vanaf 08.00 uur tot aan de start van etappe I (de deelnemende auto's kunnen tot uiterlijk 09.30 uur in het wachtpark worden geplaatst).

### **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 met haar auto op één van de drie volgende tijdstippen bij de keuring melden:

- a. zaterdag 21 augustus 2004 tussen 10.00 en 16.00 uur bij Vakgarage Tinga, Burgemeester Bakhuizenlaan 2-4 te Leimuiden;
- b. donderdag 26 augustus 2004 tussen 20.00 en 22.00 uur in de openbare "Parking Scheveningen Bad" aan de Zwolsestraat te Scheveningen;
- c. vrijdag 27 augustus 2004 tussen 07.30 en 09.00 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 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 lekbak. 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 wegverkeerswetgeving, controle op veiligheid, controle van merk en model van de auto, aanwezigheid van brandblusser, gevarendriehoek, nationaliteitssticker, verbanddoos, sleepkabel en zeil of lekbak, maar ook het uiterlijk en eventueel de FIVA Identity Card. Bovendien moet - voor zover van toepassing - bij de keuring een geldig en origineel APK-keuringsbewijs, eventueel een geldige en originele FIVA Identity Card en een verzekeringsbewijs/groene kaart kunnen worden getoond.

##### **20.4. Extra keuringen**

Extra keuringen van de auto of de equipe kunnen op elk moment tijdens het evenement plaatsvinden. De equipe 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 equipe 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 equipe die bij het begaan van de overtreding heeft geholpen of betrokken is geweest, zal worden uitgesloten.

#### 20.5. Documentencontrole

De equipes dienen zich op vrijdag 27 augustus 2004 tussen 08.00 en 10.15 uur te melden voor een documentencontrole in "Crazy Piano's" op de Boulevard te Scheveningen.

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 rijbewijzen van de bestuurder en (eventueel) de navigator worden gecontroleerd.

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
4.4.	Aanwezigheid van (mobiele) navigatiesystemen	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	Max. 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
14.1.	Aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal (1 <sup>e</sup> constatering)	300 strafseconden
14.1.	Aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal (2 <sup>e</sup> constatering)	Uitsluiting
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 of het aandoen van een RC die niet langs de ideale route staat	100 strafseconden
16.3.	Het niet met een pen onuitwisbaar en enkellijnig invullen van de controlekaart	100 strafseconden Max. uitsluiting
16.3.	Het missen van een PC of het aandoen van een PC die niet langs de ideale route staat	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
16.7.	Overtreding bij Q-zones	100 strafseconden Max. uitsluiting
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	150 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 documentencontrole	Weigering start

## VII PROTESTEN - BEROEPEN - KLASSEMENTEN - PRIJZEN

### Art. 22 PROTESTEN - BEROEPEN

#### 22.1. Protesten

Elk protest moet volgens de bepalingen van de FIVA/FEHAC 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 wedstrijdleider, één van de assistent-wedstrijdleiders of de wedstrijdcommissaris, samen met een bedrag van € 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.

#### 22.2. Beroepen

Indien de equipe het niet eens is met de beslissing van de wedstrijdcommissaris (zie artikel 22.1.) kan deze een beroep aantekenen bij de FEHAC-waarnemer, samen met een bedrag van € 250,00. De FEHAC-waarnemer behandelt en beslist over een beroep. Indien het beroep wordt toegewezen, ontvangt de equipe zowel de € 250,00 protestgeld als de € 250,00 beroepsgeld retour. Tegen de finale beslissing van de FEHAC-waarnemer is geen beroep mogelijk. Een beroep dient bij de FEHAC-waarnemer ingediend te worden binnen 30 minuten na de bekendmaking van de beslissing van de wedstrijdcommissaris.

### 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 A en B 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 bouwjaar 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 geïnterced.

#### 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- of de 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**

**24.1. Prijzen**

Er zijn fraaie prijzen in de vorm van een (Scheveningse) haring beschikbaar.

Deze zullen uitgereikt worden (twee per equipe) aan:

- de nummers 1, 2 en 3 in het algemeen klassement van de Sport- en de Toerklasse;
- de nummers 1, 2 en 3 van de categorieën A en B in de Sport- en de Toerklasse;
- de winnaars van de Ladies Cup in de Sport- en de Toerklasse;
- de winnaars van de Mixed Cup in de Sport- en de Toerklasse.

In principe ontvangt een equipe slechts één maal een haring voor de bestuurder en de navigator.

De equipe die algemeen winnaar wordt van de 12<sup>e</sup> Classic SLS (zie artikel 23.1.) ontvangt één exclusief Chopard Mille Miglia-horloge.

Verder zal/zullen er één of meerder Teamprijs/-prijzen zijn (zie artikel 23 lid 4).

**Art. 25 PRIJSUITREIKING**

**25.1. Prijsuitreiking**

De prijsuitreiking zal plaatsvinden tijdens de slotbijeenkomst op zondag 29 augustus 2004 om circa 17.00 uur op het terras van het Kurhaus te Scheveningen.

## **BIJLAGE A**

### STANDAARBORDEN

#### **Tijdcontrole (TC) en Routecontrole (RC)**



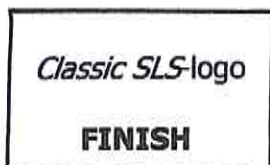
*eventueel voorafgegaan door*



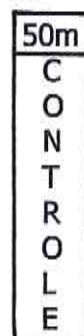
Geel bord met zwarte tekst

Geel bord met zwarte tekst  
(vooraanduiding)

#### **Stopfinish (SF) van een RP**



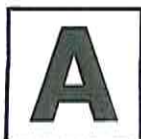
*eventueel voorafgegaan door*



Wit bord met zwarte tekst  
"FINISH"

Geel bord met zwarte tekst  
(vooraanduiding)

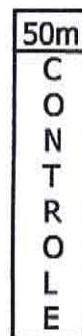
#### **Passeercontrole (PC)**



Oranje bord met zwarte letter

of *eventueel voorafgegaan door*

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



Geel bord met zwarte tekst  
(vooraanduiding)

**VOORBEELDEN VAN ALLE CONTROLES ZIJN TE ZIEN BIJ DE BRIEFING IN  
"CRAZY PIANO'S" TE SCHEVENINGEN OP VRIJDAG 27 AUGUSTUS 2004**

**BIJLAGE B**

<b>SPORTKLASSE</b>			<b>TOERKLASSE</b>		
<i>Dag</i>	<i>Etappe/traject</i>	<i>Lengte (in km's)</i>	<i>Dag</i>	<i>Etappe/traject</i>	<i>Lengte (in km's)</i>
<b>VRIJDAG 27.08.2004</b>	<b>Etappe I – Traject 1</b>	<b>195,17</b>	<b>VRIJDAG 27.08.2004</b>	<b>Etappe I – Traject 1</b>	<b>180,05</b>
Van 1-OUT naar 2	Bol pijl met afstanden		Van 1-OUT naar 2	Bol pijl met afstanden	
Van 2 naar 3	Bol pijl met afstanden + grensbenadering		Van 2 naar 3	Bol pijl met afstanden + grensbenadering	
Van 3 naar 4	Pijlen/punten (coördinaten) kortste route + bol pijl met afstanden		Van 3 naar 4	Pijlen/punten kortste route + bol pijl met afstanden	
Van 4 naar 5	Bol pijl met afstanden + blinde/Ingetekende lijn		Van 4 naar 5	Bol pijl met afstanden + ingetekende lijn	
Van 5 naar RC	Bol pijl met afstanden		Van 5 naar RC	Bol pijl met afstanden	
	<b>Etappe I – Traject 2</b>	<b>201,41</b>		<b>Etappe I – Traject 2</b>	<b>173,23</b>
Van RC naar 6	Bol pijl met afstanden + pijlen kortste route		Van RC naar 6	Bol pijl met afstanden + pijlen kortste route	
Van 6 naar 7	Bol pijl met afstanden + ingetekende lijn met barricades		Van 6 naar 7	Bol pijl met afstanden + ingetekende lijn	
Van 7 naar 8-IN	Bol pijl met afstanden + pijlen kortste route + punten vrije route		Van 7 naar 8-IN	Bol pijl met afstanden + pijlen kortste route + punten vrije route	
Van 8-IN naar RC-IN	Bol pijl met afstanden		Van 8-IN naar RC-IN	Bol pijl met afstanden	
<b>ZATERDAG 28.08.2004</b>	<b>Etappe II – Traject 3</b>	<b>206,16</b>	<b>ZATERDAG 28.08.2004</b>	<b>Etappe II – Traject 3</b>	<b>194,06</b>
Van 9-OUT naar 10	Bol pijl met afstanden		Van 9-OUT naar 10	Bol pijl met afstanden	
Van 10 naar 11	Pijlen kortste route		Van 10 naar 11	Pijlen kortste route	
Van 11 naar 12	Pijlen kortste route		Van 11 naar 12	Pijlen kortste route	
Van 12 naar 13	Punten vrije route + pijlen kortste route		Van 12 naar 13	Punten vrije route + pijlen kortste route	
Van 13 naar 14	Bol pijl met afstanden		Van 13 naar RC-IN	Bol pijl met afstanden	
	<b>Etappe II – Traject 4</b>	<b>148,65</b>		<b>Etappe II – Traject 4</b>	<b>137,37</b>
Van 15-OUT naar 16	Pijlen kortste route		Van 14-OUT naar 15	Grensbenadering + pijlen kortste route	
Van 16 naar 17	Grensbenadering + pijlen kortste route		Van 15-IN naar 16	Bol pijl met afstanden	
Van 17-IN naar 18	Pijlen kortste route		Van 16 naar 17-IN	Pijlen kortste route	
Van 18 naar 19-IN	Bol pijl met afstanden		Van 17-IN naar RC-IN	Bol pijl met afstanden	
	<b>Etappe III – Traject 5</b>	<b>313,20</b>		<b>Etappe III – Traject 5</b>	<b>303,83</b>
Van 20-OUT naar 21	Bol pijl met afstanden		Van 18-OUT naar 19	Bol pijl met afstanden	
Van 21 naar 22	Pijlen kortste route		Van 19 naar 20	Pijlen kortste route	
Van 22 naar 23	Punten vrije route + pijlen kortste route		Van 20 naar 21	Punten vrije route + pijlen kortste route	
Van 23 naar 24	Punten vrije route + pijlen kortste route		Van 21 naar 22	Punten vrije route + pijlen kortste route	
Van 24 naar 25	Pijlen kortste route		Van 22 naar 23	Pijlen kortste route	
Van 25 naar RC-IN	Pijlen kortste route + bol pijl met/zonder afstanden		Van 23 naar RC-IN	Pijlen kortste route + bol pijl met afstanden	
<b>ZONDAG 29.08.2004</b>	<b>Etappe IV – Traject 6</b>	<b>248,62</b>	<b>ZONDAG 29.08.2004</b>	<b>Etappe IV – Traject 6</b>	<b>229,41</b>
Van 26-OUT naar 27	Bol pijl met afstanden		Van 24-OUT naar 25	Bol pijl met afstanden	
Van 27 naar 28	Pijlen kortste route		Van 25 naar 26	Pijlen kortste route	
Van 28 naar 29	Bol pijl met afstanden		Van 26 naar 27	Bol pijl met afstanden	
Van 29 naar 30	Pijlen kortste route		Van 27 naar 28	Pijlen kortste route	
Van 30 naar 31-IN	Bol pijl met/zonder afstanden		Van 28 naar 29-IN	Bol pijl met afstanden + ingetekende lijn	
	<b>Etappe IV – Traject 7</b>	<b>85,18</b>		<b>Etappe IV – Traject 7</b>	<b>84,86</b>
Van 31-IN naar 32	Bol pijl met afstanden		Van 29-IN naar 30	Bol pijl met afstanden	
Van 32 naar RC-IN	Bol pijl met/zonder afstanden		Van 30 naar RC-IN	Bol pijl met afstanden	
<b>TOTAAL</b>		<b>1.398,39</b>			<b>1.302,81</b>

## **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 (met uitzondering van hetgeen is vermeld onder c)), blokkeren de doorgang niet. Dit geldt dus ook voor het kaartteken "wegblokkering" (bij een stafkaart met schaal 1 : 50.000).
- 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. Dit komt op sommige kaarten ook voor middels doorgetrokken bermlijnen in plaats van een viaductteken.
- d) Indien een weg/weggedeelte niet te berijden is, dient men vanaf dat punt een nieuwe route te construeren en te rijden die voldoet aan de opdracht, waarbij zoveel mogelijk de oorspronkelijk geplande route moet worden gereden.
- e) Het is geoorloofd wegen/weggedeelten van de reeds bereden of nog te berijden route in de "nieuwe route" (zie d)) op te nemen.
- 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 keurlussen dienen met de wijzers van de klok mee te worden gereden.

#### **Bol-pijl met afstanden**

- 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 aangegeven, alsmede de nog af te leggen afstand. 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).
- g) Doodlopende en/of verboden wegen (herkenbaar aan een verkeersbord) kunnen ook zijn getekend en zijn dan voorzien van een blokje.
- h) Zonder bol-pijl opdracht dient men de meest doorgaande (hoofd)weg te volgen.

#### **Bol-pijl zonder afstanden (alleen Sportklasse)**

- 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 5 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) Doodlopende en/of verboden wegen (herkenbaar aan een verkeersbord) kunnen ook zijn getekend en zijn dan voorzien van een blokje.
- h) Zonder bol-pijl opdracht dient men de meest doorgaande (hoofd)weg te volgen.

#### **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.

#### **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.
- c) Het is mogelijk dat er een stuk route is waarin de routeopdracht gecombineerd ingetekende en blinde lijn is.

#### **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 één richting 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. Kruisen of raken wordt niet beschouwd als het in voorwaartse richting berijden van de lijn.
- 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.

#### **Blinde lijn (alleen Sportklasse)**

- a) De blinde lijn dient zo nauwkeurig mogelijk van het begin tot het eind bereden te worden in voorwaartse richting.
- b) Onder de blinde lijn wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- c) Het is mogelijk dat er een stuk route is waarin de routeopdracht gecombineerd blinde en ingetekende lijn is.

#### **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 naar pijl en van de laatste pijl naar de TC dient de kortste route geconstrueerd en bereden te worden.
- e) Wegen/weggedeelten mogen meerdere malen in één richting worden bereden.
- f) Punten mogen altijd bereden worden, ook als ze reeds eerder bereden zijn, aan de beurt zijn, of nog bereden moeten worden.
- g) Pijlen en/of gedeelten van pijlen mogen altijd bereden en/of gekruist worden, ook als ze reeds eerder bereden zijn, aan de beurt zijn, of nog bereden moeten worden; een pijl mag echter nimmer tegengesteld worden bereden.

#### **Pijlen kortste/punten vrije route**

- a) De pijlen en punten 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 of punt wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- d) Op weg naar een pijl (dus tussen de TC of vorige pijl/punt en een pijl) dient de kortste route geconstrueerd en bereden te worden.
- e) Op weg naar een punt is de route vrij. In verband met de veiligheid dient de route - zoveel mogelijk - zo gekozen te worden, dat de weg in voortgaande richting, zonder te keren, kan worden vervolgd.
- f) Wegen/weggedeelten mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereden.

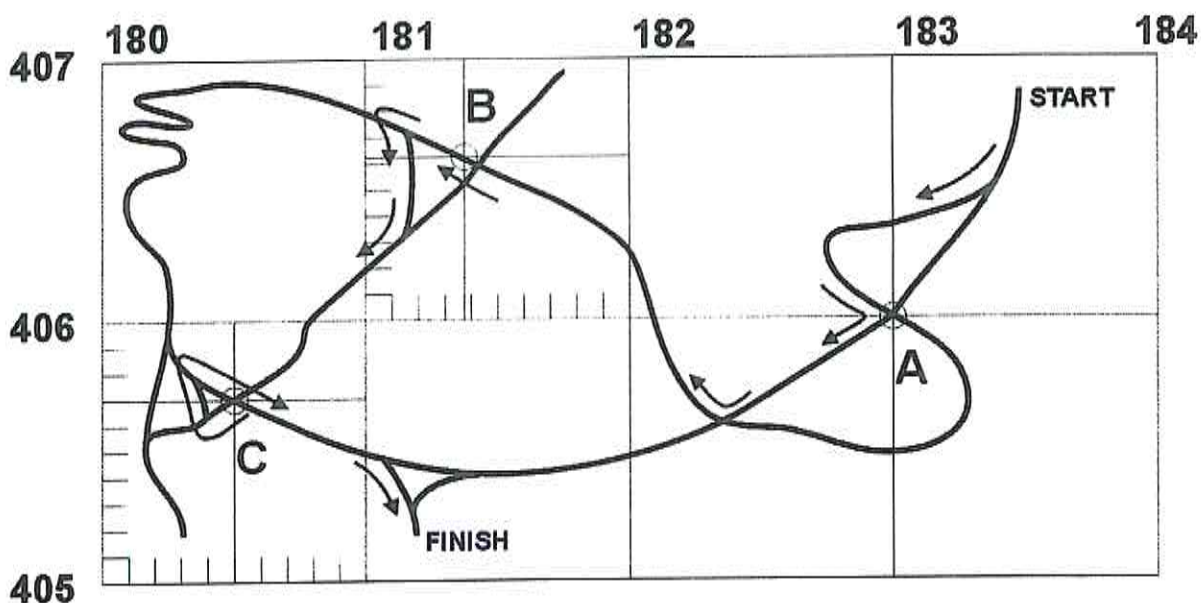
- g) Punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn, aan de beurt zijn en/of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.
- h) Pijlen en/of gedeelten van pijlen mogen ook worden bereiden en/of gekruist als ze nog niet aan de beurt zijn, aan de beurt zijn en/of als ze reeds aan de beurt zijn geweest, waarbij de pijl niet tegengesteld mag worden gereden.

**Pijlen/punten (coördinaten) kortste route (alleen Sportklasse)**

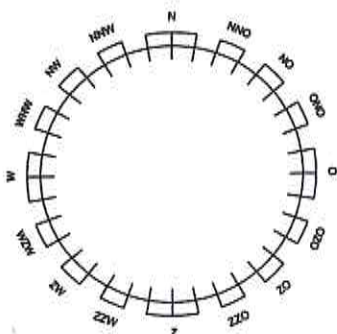
- a) De pijlen en punten dienen in nummervolgorde te worden bereiden, waarbij de pijlen op de kaart zijn ingetekend, de punten staan vermeld als coördinaten.
- b) Aan de hand van deze coördinaten en de opgegeven benaderingsrichting (de richting van waaruit u naar het betreffende punt rijdt) dient u zelf de punten in te tekenen op het kaartfragment .
- c) Een pijl dient van de voet tot de pijlpunt zo nauwkeurig mogelijk bereiden te worden.
- d) Onder iedere pijl of punt wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- e) Van de TC naar de eerste pijl/punt, van pijl/punt naar en van de laatste pijl/punt naar de TC dient de kortste route geconstrueerd en bereiden te worden.
- f) Wegen mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereiden.
- g) Punten (coördinaten) mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn, aan de beurt zijn en/of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.
- h) Pijlen en/of gedeelten van pijlen mogen ook worden bereiden en/of gekruist als ze nog niet aan de beurt zijn, aan de beurt zijn en/of als ze reeds aan de beurt zijn geweest, waarbij de pijl niet tegengesteld mag worden gereden.

**Voorbeeld:**

A= 183,000 – 406,000      Benaderingsrichting: NW  
 B= 181,375 – 406,625      Benaderingsrichting: ZO (of OZO)  
 C= 180,500 – 405,700      Benaderingsrichting: NW (of WNW)



**Benaderingsrichtingen:**





## **AANTEKENINGEN**

Van alle stappen in uw carrière  
wordt dit misschien wel de mooiste.



Innovatief. Vooruitstrevend. Eigenzinnig. De 5-serie is in alle opzichten een nieuwe BMW. Met directe besturing bij lagere snelheden. Dynamic Drive om de stabiliteit in bochten te verhogen. Op de voorruit geprojecteerde route-informatie. En met rijprestaties, wegligging en comfort voor mensen die zich op hoog niveau wensen te bewegen. Met de introductie van de nieuwe 5-serie zet BMW een forse stap vooruit. Wellicht net de stap die u zelf ook wilde nemen.

**De BMW 5-serie. In onze showroom.**

**BMW Den Haag bv**  
Donau 38-40  
2491 BA Den Haag  
Telefoon (070) 3017170  
[www.bmwdh.nl](http://www.bmwdh.nl)

**BMW Zoetermeer**  
Da Costastraat 38  
2712 EW Zoetermeer  
Telefoon (079) 3165330  
[www.bmwzm.nl](http://www.bmwzm.nl)

De nieuwe  
BMW 5-serie

520i  
525i  
530i  
530d  
545i



BMW maakt  
rijden geweldig