

## ***Reglement SLS Classic 2009***

### **INHOUD:**

#### **I PROGRAMMA**

- Programma

#### **II ORGANISATIE**

- Art. 1 Organisatie
  - 1.1 Definitie
  - 1.2 Stichtingsbestuur en Organisatiecomité
  - 1.3 Wedstrijdsecretariaat
  - 1.4 Officiële publicatieborden
  - 1.5 Officials van het evenement

#### **III ALGEMENE BEPALINGEN**

- Art. 2 Beschrijving
- Art. 3 Toe te laten auto's
  - 3.1 De auto's zijn onderverdeeld in de volgende categorieën
  - 3.2 Tot de wedstrijd worden toegelaten
  - 3.3 De organisator behoudt zich het recht voor een auto te weigeren
  - 3.4 In de auto's dienen aanwezig te zijn
  - 3.5 Verzekering
  - 3.6 FIVA Identity Card
  - 3.7 Uitlaatgeluid
- Art. 4 Toe te laten deelnemers
  - 4.1 Deelnemer
  - 4.2 Equipe
  - 4.3 Rijbewijs
  - 4.4 Communicatie
- Art. 5 Inschrijfformulier - Inschrijving
  - 5.1 Inschrijfformulier
  - 5.2 Wijzigingen
  - 5.3 Ondertekening
  - 5.4 Weigeren
  - 5.5 Maximum
- Art. 6 Inschrijfgeld - Verzekering
  - 6.1 Inschrijfgeld
  - 6.2 Serviceteam
  - 6.3 Acceptatie
  - 6.4 Verzekering
  - 6.5 Uitsluiting aansprakelijkheid
  - 6.6 Terugbetaling
- Art. 7 Wijziging van het reglement - Bulletins
  - 7.1 Wijzigingen - bulletins
- Art. 8 Toepassing en interpretatie van het reglement
  - 8.1 Wedstrijdleiding
  - 8.2 Interpretatie
  - 8.3 Incorrect gedrag

#### **IV ALGEMENE VERPLICHTINGEN**

- Art. 9 Equipes
  - 9.1 Equipes
- Art. 10 Startvolgorde - Rallyschilden – Wedstrijdnummers
  - 10.1 Startnummers en startvolgorde

- 10.2 Rallyschilden
- 10.3 Portiernummers
- 10.4 Gegevens bestuurder en navigator

Art. 11 Controlekaarten

- 11.1 Controlekaarten
- 11.2 Gebruik
- 11.3 Veranderingen
- 11.4 Straffen
- 11.5 Verantwoording

Art. 12 Verkeersregels - Service en reparaties – Milieu - Veiligheid

- 12.1 Verkeersregels
- 12.2 Maximum snelheid
- 12.3 Judges of Fact
- 12.4 Service en reparaties
- 12.5 Milieu

Art. 13 Reclame

- 13.1 Reclame
- 13.2 Portiernummers/Rallyschilden

**V VERLOOP VAN HET EVENEMENT**

Art. 14 Routeopdracht

- 14.1 Route
- 14.2 Controles
- 14.3 Aanwijzingen van officials

Art. 15 Start en finish van het evenement

- 15.1 Startcontrole
- 15.2 Te laat melden
- 15.3 Finishcontrole

Art. 16 Trajecten – Controles

- 16.1 De juiste route
- 16.2 Routecontrole (RC)
- 16.3 Passeurcontrole (PC)
- 16.4 Tijdcontrole (TC)
- 16.5 Stempelkussen
- 16.6 Dwangpijlen
- 16.7 Q-zones
- 16.8 Herstelopdrachten

Art. 17 Regularity – Jocularity – Test

- 17.1 Regularity
- 17.2 Jocularity
- 17.3 Test
- 17.4 Controles
- 17.5 Bijzondere bestraffingen
- 17.6 Normtijden

Art. 18 Hergroeperingcontrole - Instromen

- 18.1 Hergroeperingcontrole
- 18.2 Instromen

Art. 19 Wachtpark

## 19.1 Wachtpark

### **VI KEURING - STRAFFEN**

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

### **VII PROTESTEN - BEROEPEN - KLASSEMENTEN - PRIJZEN**

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

- BIJLAGEN** Bijlage A Standaardborden  
Bijlage B Bepalingen verschillende systemen

I

## **PROGRAMMA**

### **Vrijdag 31 juli 2009**

24:00 uur: .. Sluiting inschrijvingen

### **Zaterdag 22 augustus 2009**

10:00/16:00 uur: **Conformiteitskeuring** bij Vakgarage Tinga, Burgemeester Bakhuizenlaan 2-4 te Leimuideren inclusief uitgifte van rallyschilden en portiernummers

### **Vrijdag 28 augustus 2009**

**Vanaf 07.30 – 09.00 uur conformiteitskeuring, alléén voor buitenlandse deelnemers!**

**Vanaf uur: Briefing voor alle deelnemers**

- Vanaf ..... uur: Vertrek Toerklasse etappe I vanaf de startboog op Papendal (startvolgorde: startnummer 101, 102, 103, etc.)
- vanaf ..... uur: Vertrek Sportklasse etappe I vanaf de startboog op Papendal (startvolgorde: startnummer 1, 2, 3, etc.)
- vanaf ..... uur: Diverse regularities en tests op Airport Weeze (Niederrhein - D)
- vanaf ..... uur: Lunch bij Haus Bey te Nettetal (D)
- vanaf ..... uur: Aankomst deelnemers Toerklasse in Hotel "OI Fosse d'Outh" te Houffalize (B)
- vanaf ..... uur: Aankomst deelnemers Sportklasse in Hotel "OI Fosse d'Outh" te Houffalize
- vanaf ..... uur: Diner in Hotel "OI Fosse d'Outh"  
Overnachting in Hotel "OI Fosse d'Outh"

### **Zaterdag 29 augustus 2009**

..... uur: Publicatie van de officiële tussenklassementen na etappe I

- ..... uur: Publicatie van de definitieve tussenklassementen na etappe I
- vanaf ..... uur: Vertrek Toerklasse etappe II vanaf Hotel "Ol Fosse d'Outh"  
(omgekeerde startvolgorde: startnummer .....)
- vanaf ..... uur: Vertrek Sportklasse etappe II vanaf Hotel "Ol Fosse d'Outh"  
(omgekeerde startvolgorde: startnummer .....)
- vanaf ..... uur: Koffiepauze
- vanaf ..... uur: Aankomst deelnemers op de Place Guillaume II te Luxemburg
- vanaf ..... uur: Vertrek deelnemers etappe III vanaf de Place Guillaume II
- vanaf ..... uur: Aankomst deelnemers Toerklasse in NH Hotel "Koningshof" te Veldhoven (NL)
- vanaf ..... uur: Aankomst deelnemers Sportklasse in NH Hotel "Koningshof" te Veldhoven (NL)
- vanaf ..... uur: Snack in NH Hotel "Koningshof"  
Overnachting in NH Hotel "Koningshof"

### **Zondag 30 augustus 2009**

- ..... uur: Publicatie van de officiële tussenklassementen na de etappes II en III
- ..... uur: Publicatie van de definitieve tussenklassementen na de etappes II en III
- vanaf ..... uur: Vertrek Toerklasse etappe IV vanaf NH Hotel "Koningshof"  
(startvolgorde: in omgekeerde klasseringsvolgorde)
- vanaf ..... uur: Vertrek Sportklasse etappe IV vanaf NH Hotel "Koningshof"  
(startvolgorde: in omgekeerde klasseringsvolgorde)
- vanaf ..... uur: Lunch
- vanaf ..... uur: Slottest op Renbaan Duindigt
- vanaf ..... uur: Aankomst Toerklasse bij finishpodium op de Boulevard
- vanaf ..... uur: Aankomst Sportklasse bij finishpodium op de Boulevard
- ..... uur: Drankjes en snacks bij "La Galleria" op Boulevard (extra vouchers à € 10,00)
- circa ..... uur: Publicatie van de officiële uitslag in "La Galleria"
  
- Circa ..... uur: ·Prijsuitreiking in "La Galleria"  
Mogelijkheid voor diner in "La Galleria"  
Mogelijk voor overnachting in het Carlton Beach Hotel Scheveningen

## **II ORGANISATIE**

### **Art. 1 ORGANISATIE**

#### **1.1. Definitie**

De Stichting Classic SLS organiseert in samenwerking met de Historic Rally Organization (HRO) van 28 tot en met 30 augustus 2009 de "17<sup>e</sup> SLS Classic".

Het evenement staat op de FIVA A-kalender 2009 (nummer A 025/2009).

Het evenement wordt gereden conform het Nationaal Reglement Regelmatigheidritten (NRR versie 3.0) onder auspiciën van de FEHAC/KNAF en dit Bijzonder Reglement dat is goedgekeurd door de FEHAC onder nummer 9FA081 dd. 29 juli 2009.

Het eindklassement zal zijn gebaseerd op de rijvaardigheid, de juiste rijtijd en het rijden van de juiste route.

Zowel Nederlandse als buitenlandse equipes 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 het Nationaal Sportcentrum Papendal via Houffalize naar Luxemburg, vervolgens naar Veldhoven en tenslotte 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, evenals de te rijden 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 auto 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).

## 1.2. Stichtingsbestuur en Organisatiecomité

1.3.

Het Bestuur van de Stichting Classic SLS bestaat uit:

Voorzitter: Hans Schouten  
Secretaris/penningmeester: Ben Vermijs  
Leden: Aart de Graaf  
Cees de Jong  
John Möllenkamp

Stichting Classic SLS  
Overgoo 13  
2266 JZ Leidschendam  
[info@classicxls.nl](mailto:info@classicxls.nl)

Het Organisatiecomité van de SLS Classic 2009 bestaat uit:

Namens de Stichting: Hans Schouten/Ben Vermijs  
Namens de HRO: Jan Berkhof

## 1.4. Wedstrijdsecretariaat

1.5.

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 .....:  
(00 – 31) – .....

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:

- Het Nationaal Sportcentrum Papendal nabij Arnhem (NL);
- Ol Fosse d'Outh te Houffalize (B);
- NH Hotel Koningshof te Veldhoven (NL).

## 1.5. Officials van het evenement

<u>Functie</u>	<u>Naam</u>	<u>Portiernummer</u>
Stichtingsbestuur:	Ben Vermijs / Mijke Hartman	ORG 1
Vergunningen:	Tjen Carlens / Viviane Daenen	ORG 2
Algemeen:	.....	ORG 3
FIVA Steward:	Gerhard van Ackeren	FIVA

FEHAC Observer:	Maarten Peters	FEHAC
Wedstrijdleiders:	Jan Berkhof /Hans Schouten	01
Assistent wedstrijdleiders:	Ruud Strooper / Ingeborg Guliker	02
Routechefs:	Erwin Berkhof / Peter Rovers / Joep Wanders	
Voorauto/wegzetten materiaal:		Ruud
Strooper / Ingeborg Guliker		
Contactpersoon deelnemers:	Erwin Berkhof	03
Voorrijders Toer:	.....	04
Voorrijders Sport:	Peter Rovers / Joep Wanders	05
Algemene assistentie:	.....	06
Wedstrijdcommissarissen:	Wolf Berger / Ulla van Dieten (Judges of fact)	07
Sluitauto/oprollen materiaal:	Jan Kuenen / Wouter van de Veen	08
Rekencentrum:	Kees van Hattum / .....	09
Fotograaf:	Pierre Randaxhe	FOTO
Speaker Boulevard Scheveningen:	Eric van der Maarel	SPEAKER
Snelheidscontroleurs:		LASER
Coördinatoren materiaal:		
Bemande controles:		
Technische commissarissen en tevens serviceploeg:		

## ALGEMENE BEPALINGEN

### Art. 2            **BESCHRIJVING**

De totale lengte van de SLS Classic 2009 bedraagt voor de Sportklasse circa ..... kilometer en voor de Toerklasse circa ..... kilometer.

De equipes in beide klassen dienen een aantal regularity's, jogularity's en tests af te leggen.

De rally is voor alle klassen verdeeld in zes trajecten.

Voor het volgen van de route zijn er aparte routeboeken voor de Sport- en de Toerklasse. De Sport- en de Toerklassers ontvangen hun routeboeken bij de TC's 1, , ..... Er is één routeboek per traject. 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 en/of wijzigingen verstrekken.

### 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 art. 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;
  - die al dan niet vast is voorzien van een GPS (navigatie)systeem;
- een en ander ter beoordeling van de Technische Commissarissen en/of de wedstrijdleiding.

### **3.4. In de auto's dienen aanwezig te zijn**

- een deugdelijke brandblusser (minimaal 2 kg);
- een gevarendriehoek;
- een verbanddoos met deugdelijke inhoud;
- een sleepkabel;
- een deugdelijk zeil (afmeting minimaal 2 bij 4 meter) of een lekbak
- twee veiligheidshesjes.

### **3.5 Verzekering**

Ten tijde van en gedurende het evenement dient ten behoeve van de auto de wettelijk verplichte motorrijtuigverzekering Een zgn. assurantieverklaring moet voorhanden zijn. 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-keuringbewijs te beschikken.

### **3.6 FIVA Identity Card**

Van de deelnemende auto's in de Sportklasse dient 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. Voor de toerklasse is een FIVA IC niet verplicht.

### **3.7. Uitlaatgeluid**

Het uitlaatgeluid mag op geen enkel moment gedurende het evenement overmatig zijn; de beoordeling geschiedt in 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 SLS Classic 2009, dient het inschrijfformulier, volledig ingevuld en ondertekend, te zenden aan het wedstrijdsecretariaat. Het inschrijfformulier moet in het bezit zijn van het wedstrijdsecretariaat vóór 31 juli 2009, 24.00 uur.

### **5.2. Wijzigingen**

Op het inschrijfformulier mogen na 31 juli 2009 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 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 125.

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

### **6.1. Inschrijfgeld**

Het inschrijfgeld bedraagt bij inschrijving en betaling voor 1 april 2009 € 1.375,00.

Bij inschrijving en betaling tussen 1 april en 15 mei 2009 bedraagt het inschrijfgeld € 1.475,00.

Bij inschrijving en betaling na 15 mei 2009 bedraagt het inschrijfgeld € 1.575,00.

In het inschrijfgeld is begrepen:

- twee exemplaren van het SLS Classic Rallymagazine;
- een door de organisatie afgesloten aanvullende specifieke verzekering voor regelmatigheidsritten;
- twee kleine SLS Classic 2009-stickers;
- twee in kunststof uitgevoerde rallyschilden plus het startnummer;
- twee rallyschilden uitgevoerd als sticker plus het startnummer;
- twee portiernummers plus het startnummer;
- de benodigde routeboeken en eventuele andere routebescheiden;
- twee SLS Classic 2009-herinneringsplaquettes;
- twee SLS-spelden t.b.v. de jaarschildjes (indien voor de eerste maal wordt deelgenomen);
- twee jaarschildjes 2009;
- en een verzorgingspakket per persoon dat bestaat uit:
  - voor vrijdag 28 augustus 2009:
    - .....
    - lunch inclusief drankje bij Haus Bey te Nettetal;
    - een buffet inclusief drank in Ol Fosse d'Outh;
    - twee consumptiebonnen voor de bar van Ol Fosse d'Outh;
    - een overnachting in Ol Fosse d'Outh (op basis van een tweepersoonskamer);
  - voor zaterdag 29 augustus 2009:
    - een ontbijt in Ol Fosse d'Outh;
    - lunchpakket;
    - koffie of thee
    - een Italiaans buffet inclusief drank bij Ristorante Casanova;
    - een snack in NH Hotel Koningshof;
    - twee consumptiebonnen voor de bar NH Hotel Koningshof;
    - een overnachting in NH Hotel Koningshof (op basis van een tweepersoonskamer);
  - en voor zondag 30 augustus 2009:
    - een ontbijt in NH Hotel Koningshof;
    - een lunch
    - enkele consumpties en diverse snacks in "La Galleria".

## **Teaminschrijving**

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 lid 4). Een equipe kan deel uit maken van maximaal twee teams.

### **6.2. Serviceteam**

De organisatie draagt zorg voor een uitgebreide berging/sleephulp middels een professioneel serviceteam. Aan deze service kan een equipe nimmer rechten ontnemen.

### **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 van de deelnemer**

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.

Deelnemers moeten in het bezit zijn van een geldige Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (WAM) voor hun voertuig tijdens het evenement. Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer om een dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren. Nederlandse deelnemers dienen dit verplicht aan te tonen door middel van een zogenaamde "Assurantieverklaring", zoals deze is opgesteld door de FEHAC/KNAF. Het ontbreken van deze Assurantieverklaring leidt tot het niet toegelaten worden tot de start van het evenement. Buitenlandse deelnemers, die geen geldige Assurantieverklaring kunnen overleggen, dienen dit bij de inschrijving kenbaar te maken. Als er in het land van herkomst geen mogelijkheid bestaat een geldige Assurantieverklaring voor de WAM te laten ondertekenen is de deelnemer verplicht deze verzekering, tegen betaling, alsnog af te sluiten via de bemiddeling van de organisator.

**(Nationaal Reglement voor Regelmatigheidsritten versie 3.0 Pagina: 7)**

**6.5. Uitsluiting aansprakelijkheid** De organisator wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enig ongeval dat veroorzaakt is, gedurende het evenement, door en/of aan deelnemer(s) en/of deelnemende voertuigen. De organisator wijst elke aansprakelijkheid af voor het niet nakomen van de wet en regelgeving zoals deze geldt in Nederland en/of in andere landen waar het evenement plaats vindt. Deelnemers zullen verantwoordelijk gehouden worden voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of het niet nakomen van de wet en regelgeving in het betreffende land. Zij zullen bijzonderheden van enig incident waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen komen, direct aan de organisator melden. Tegen de organisator, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement zal geen claim ingediend kunnen worden die voortkomt uit incident(-en) en/of ongeval(-len) ten gevolge van activiteiten van vorengenoemde (rechts-) personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Deelnemers moeten voor aanvang van het evenement de volgende verklaring ondertekenen: "Ik heb de laatste versie van het Nationaal Reglement voor Regelmatigheidsritten (zoals vermeld op [www.historischerallys.nl](http://www.historischerallys.nl)), het Bijzonder Reglement en/of de uitgegeven bulletins van dit evenement gelezen en verklaar deze te zullen naleven. Ik verklaar dat ik lichamelijk en geestelijk gezond ben om aan het evenement deel te nemen en ook bekwaam ben om dit te doen. Ik erken dat ik de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerd evenement ken en verklaar dit risico te accepteren. De organisator, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement, evenals de FEHAC en KNAF enerzijds zijn tegenover de equipe (bestuurder en navigator) niet aansprakelijk voor welke schade dan ook, die met betrekking tot deelneming aan dit evenement mocht ontstaan, terwijl de equipe de organisator, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement, alsmede de FEHAC en de KNAF vrijwaren tegen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden. Ik verklaar dat de in de Assurantieverklaring gemelde verzekering betreffende

Wettelijke Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) of de voor de buitenlanders af te sluiten aanvullende verzekering, ongewijzigd van kracht is en dat de hiervoor berekende premie tijdig is betaald. Ik verklaar dat het mij bekend is dat het rijden van een behendigheidsploef (op een voor het overige verkeer afgesloten terrein) mogelijk geschiedt op eigen risico voor zover het om cascoschade gaat. Ik verklaar dat ik als rijder in het bezit ben van een geldig rijbewijs. Ingeval de navigator geen geldig rijbewijs kan overleggen verklaren rijder en navigator niet te zullen wisselen van bestuurder naar navigator of omgekeerd".

## **6.6. Terugbetaling**

Bij annulering door de deelnemer voor 15 juli 2009 zal € 250,00 verschuldigd zijn.  
Bij annulering tussen 15 juli en 15 augustus 2009 zal € 750,00 verschuldigd zijn.  
Bij annulering na 15 augustus 2009 zal het gehele inschrijfgeld verschuldigd zijn.  
Bij annulering door de organisatie vóór 1 juli 2009 zal het volledige al betaalde inschrijfgeld worden teruggestort.

## **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.

### **8.2. 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.

### **8.3. 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 .....: de Sportklasse;
- startnummers 101 tot en met .....: de Toerklasse.

De startvolgorde voor de vrijdag zal als volgt zijn:

- de startnummers 101 tot en met ..... en daarna de startnummers 1 tot en met .....

De startvolgorde voor de zaterdag zal in omgekeerde volgorde zijn:

- de startnummers ..... tot en met 101 en daarna de startnummers ..... tot en met 1;

De startvolgorde voor de zondag zal in klasseringvolgorde zijn, waarbij de laagst geklasseerden als eersten zullen vertrekken en de leiders in de tussenklassementen zullen als laatste beginnen aan traject 6. De Toerklasse start eerst en daarna de Sportklasse.

### **10.2. Rallyschilden**

Het Organisatiecomité zal elke equipe voorzien van vier rallyschilden (twee kunststof borden en twee stickers) plus vier 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 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 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 een controle (tijdcontrole, routecontrole, hergroeperingcontrole of de betreffende controles bij een regularity, jogularity of test) 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 straf 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 de wedstrijdleiding om toepassing van de straf vragen.

Equipes die door hun verkeersgedrag de historische rallysport in diskrediet brengen, zullen door de wedstrijdleiding worden bestraft. De wedstrijdleiding kan straffen opleggen tot en met uitsluiting (zie ook artikel 12 lid 3).

### 12.2. **Maximum snelheid**

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

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. **Judge of Fact**

De organisatie kan 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 constatering 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 tijdstraf van 300 seconden;
- tweede overtreding: uitsluiting.

Wel is het toegestaan om assistentie in te roepen die niet vooraf is georganiseerd bijvoorbeeld assistentie door het SLS-serviceteam (zie artikel 6 lid 2).

De auto dient zich 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 Papendal, bij Ol Fosse d'Outh, op de Place Guillaume II te Luxemburg, bij NH Koningshof en op de Boulevard te Scheveningen zijn een deugdelijk 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 equipe jegens het Organisatiecomité om de kosten van reiniging, schade, enz. te voldoen.

### **Art. 13 RECLAME**

#### **13.1. Reclame**

Er mag geen reclame van de deelnemer of derden 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 en de door de organisatie verstrekte losse stroken met sponsornamen 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 regularity's, jogularity's en tests opgenomen.

Alle equipes zullen routeboeken ontvangen waarin een gedetailleerde omschrijving van de route staat, welke moet worden gevolgd.

Er zullen verschillende soorten routeopdrachten worden verstrekt, te weten bol pijlsituaties, diverse kaartleessystemen en opdrachten waarbij men zelf een route dient te bepalen (zie bijlage B).

De equipes ontvangen middels de routeboeken dan wel bij een controle kleurenkopieën van originele kaarten waarop de routeopdrachten zijn aangegeven. Het is daarom 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 met 300 strafseconden. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting. De officials ORG1 t/m ORG3, O1 t/m ..... en CO t/m C.... 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;
- Bij constatering door officials zal betreffende equipe bestraft worden met 100 strafseconden.
- 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 Papendal) 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.

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 "Boulevard Scheveningen" 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 de routeboeken. 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). De controleposten bevinden 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 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 met de tekst "50m" (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 (formaat circa 18 x 18 cm) 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 (betreffende 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. De 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 hergroeperingcontroles 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 of naast 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.

#### **16.8. Herstelopdrachten**

Er kan gebruik worden gemaakt van herstelopdrachten bij route- en passeercontroles.

DMP ... = doorgaan met punt/pijl/opdracht ...

De oorspronkelijk geconstrueerde route vervalt en men dient een nieuwe route te construeren naar het betreffende punt/pijl. In geval van een opdracht begint deze vanaf de controle. Uiteraard met inachtneming van de algemene kaartlees- en trajectbepalingen.

### **Art. 17 REGULARITY'S - JOGULARITY'S - TESTS**

#### **17.1. Regularity**

Een regularity is een specifiek beschreven route, welke loopt van een al dan niet van te voren aangegeven start naar een geheime "vliegende" finish.

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

De voorgeschreven gemiddelde snelheden op iedere regularity worden vermeld in het betreffende routeboek en/of kunnen worden overhandigd bij de start van een

regularity. De organisatie kan voor of tijdens een regularity de gemiddelde snelheid aanpassen.

*a. Start*

De start kan plaatsvinden bij een bemande controle. Een start is herkenbaar aan een SLS Classic-bordje met de tekst "START REGULARITY". De official van de controle stempelt de routecontrolekaart en noteert de starttijd van de equipe op de tijdcontrolekaart. De equipe wordt door de official afgeteld. Er wordt 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. Officials kunnen controleren of de equipe op de juiste tijd start.

*b. Tussentijdse meting*

Op een regularity kunnen tussentijdse metingen plaatsvinden die niet in de routebescheiden zullen zijn aangegeven. Een dergelijke tussentijdse meting kan herkenbaar zijn aan een SLS Classic-bordje met de tekst "TIMING REGULARITY" op het punt waar wordt gemeten en iets verderop aan een verticaal geel controlebord met de tekst "CONTROLE" waar de equipe dient te stoppen voor tijdregistratie. De tijd waarop de equipe door het meetpunt reed zal de bemanning van de controle op de tijdcontrolekaart noteren. Er kunnen ook geheime tussentijdse metingen plaatsvinden, die niet herkenbaar zijn en die niet gevolgd worden door een tijdregistratie.

*c. Finish*

De regularity eindigt zodra de equipe de "vliegende" finish (FF) is gepasseerd. De FF wordt altijd gevolgd door een controle (stopfinish = SF). De SF is aangegeven door een SLS Classic-bordje met de tekst "END OF REGULARITY" en kan eventueel voorafgegaan worden door een verticaal geel voorwaarschuwbord "CONTROLE" met de tekst "50m".

De tijd waarop de equipe door de FF reed zal de bemanning van de SF op de tijdcontrolekaart noteren.

*d. Algemeen*

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

Tijdens het rijden van een regularity kan worden gecontroleerd middels routecontroles (RC's) en/of passeercontroles (PC's) of door de equipe de juiste route wordt afgelegd.

Of de regularity met de juiste gemiddelde snelheid wordt afgelegd, zal worden gecontroleerd bij de tussentijdse metingen en/of de finish.

Iedere seconde die een equipe te vroeg of te laat is bij een tussentijdse meting en/of de finish zal worden bestraft met 1 strafseconde. Berekening geschiedt altijd vanaf de start van de regularity.

Een tussentijdse meting en een finish zullen zich nimmer bevinden binnen 2 kilometer na:

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

Het is op straffe van 300 strafseconden verboden om tijdens een regularity:

- 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.

## **17.2. Jogularity**

Een jogularity is een specifiek beschreven route, welke loopt van een van te voren aangegeven start naar een "stop" finish. Bij een jogularity staat bij enkele of alle situaties de ideale rijtijd vermeld. Bij één of meerdere punten waar de ideale rijtijd staat vermeld, zal de organisatie "klokken".

#### *a. Start*

De start kan plaatsvinden bij een bemande controle. Een start is herkenbaar aan een SLS Classic-bordje met de tekst "START JOGULARITY". De official van de controle stempelt de routecontrolekaart en noteert de starttijd van de equipe op de tijdcontrolekaart. De equipe wordt door de official afgeteld en 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. Officials kunnen controleren of de equipe op de juiste tijd start.

#### *b. Tussentijdse meting*

Op een jogularity kunnen tussentijdse metingen plaatsvinden. Een dergelijke tussentijdse meting is herkenbaar aan een SLS Classic-bordje met de tekst "TIMING JOGULARITY" bij de situatie waar gemeten wordt. Deze tussentijdse metingen worden gemarkeerd door twee pilonnen (waartussen à cheval moet worden gestopt) en herkenbaar aan een SLS Classic-bordje met de tekst "TIMING JOGULARITY". LET OP: de equipe dient hier niet circa 20 meter naar voren te rijden zoals bij de finish van de jogularity, maar moet ter plekke de gerealiseerde tijd laten registreren. De tijd waarop de equipe à cheval is gestopt, zal de bemanning van de controle op de tijdcontrolekaart noteren.

#### *c. Finish*

De jogularity eindigt zodra de equipe bij de "stop" finish is. Deze finish is herkenbaar aan een SLS Classic-bordje met de tekst "END OF JOGULARITY".

Er wordt door de officials geklokt op het moment dat de equipe tussen de twee pilonnen à cheval stopt en volledig tot stilstand is gekomen. Nadat de equipe minimaal één seconde heeft stil gestaan tussen de pilonnen, rijdt deze rustig door (circa 20 meter) naar de officials bij het verticale gele controlebord met de tekst "CONTROLE" voor de tijdregistratie.

De tijd waarop de equipe à cheval stopte, zal de bemanning van de "stop" finish op de tijdcontrolekaart noteren.

#### *d. Algemeen*

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

Tijdens het rijden van een jogularity kan worden gecontroleerd middels routecontroles (RC's) en/of passeercontroles (PC's) of door de equipe de juiste route wordt afgelegd.

Of de jogularity in de ideale tijd wordt afgelegd, zal worden gecontroleerd bij de tussentijdse metingen en/of de finish.

Iedere seconde die een equipe te vroeg of te laat is bij een tussentijdse meting en/of de finish zal worden bestraft met 1 strafseconde.

Een tussentijdse meting en een finish zullen zich nimmer bevinden binnen 2 kilometer na:

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

Het is op straffe van 300 strafseconden verboden om tijdens een jogularity:

- 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. Test**

Een test is een specifiek beschreven route, welke loopt van een van te voren aangegeven start naar een van te voren aangegeven "stop" finish.

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

De voorgeschreven gemiddelde snelheden op iedere test worden vermeld in het betreffende routeboek en/of kunnen worden overhandigd bij de start van een test. De organisatie kan voor of tijdens een test de gemiddelde snelheid aanpassen.

a. *Start*

De start kan plaatsvinden bij een bemande controle. Een start is herkenbaar aan een SLS Classic-bordje met de tekst "START TEST". De official van de controle stempelt de routecontrolekaart en noteert de starttijd van de equipe op de tijdcontrolekaart. De equipe wordt door de official afgeteld en 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. Officials zullen controleren of de equipe op de juiste tijd start.

b. *Tussenstops*

Op een test kunnen één of meerdere tussenstops voorkomen. Dergelijke à cheval-tussenstops staan aangegeven op het plattegrondje en/of in de beschrijving van de test. Deze stops dienen om bijvoorbeeld te voorkomen dat de snelheid te hoog wordt. Bij tussenstops die worden gemarkeerd door twee pilonnen (waartussen à cheval moet worden gestopt), dient de equipe minimaal één volle seconde stil te staan alvorens de route wordt vervolgd.

c. *Finish*

De test eindigt zodra de equipe bij de "stop" finish is. Deze finish is herkenbaar aan een SLS Classic-bordje met de tekst "FINISH TEST".

Er wordt door de officials geklokt op het moment dat de equipe tussen de twee pilonnen à cheval stopt en volledig tot stilstand is gekomen. Nadat de equipe minimaal één seconde heeft stil gestaan tussen de pilonnen, rijdt deze rustig door (circa 20 meter) voor de tijdregistratie bij de officials bij het verticale gele controlebord met de tekst "CONTROLE".

De tijd waarop de equipe à cheval stopte, zal de bemanning van de "stop"finish op de tijdcontrolekaart noteren.

Iedere seconde die een equipe te vroeg of te laat is bij een tussentijdse meting en/of de finish zal worden bestraft met 1 strafseconde. Berekening geschiedt altijd vanaf de start van de test.

d. *Algemeen*

Tests worden verreden op wegen die zoveel mogelijk zijn afgesloten voor overig verkeer.

Tijdens het rijden van een test kan worden gecontroleerd middels routecontroles (RC's) en/of passeercontroles (PC's) of door de equipe de juiste route wordt afgelegd.

Het is op straffe van 300 strafseconden verboden om tijdens een test:

- een controle binnen te rijden uit een andere richting dan die van de route;
- bij een controle achteruit te rijden (behalve als de opdracht daartoe in de beschrijving van de test wordt gegeven);
- de doorgang voor andere equipes te versperren.

#### **17.4. Controles**

Om te controleren of op een regularity, jogularity en/of test de juiste route wordt gereden, kunnen er RC's en/of PC's worden geplaatst (zie de artikelen 17.1., 17.2. en 17.3.). Iedere gemiste RC en/of PC wordt bestraft met 100 strafseconden. Er geldt per regularity, jogularity en test een maximum van 100 strafpunten voor gemiste controles.

#### **17.5. Bijzondere bestraffingen**

Indien een equipe op een regularity, jogularity en/of test een pilon raakt of omver rijdt wordt dit bestraft met 20 strafseconden per aangeraakte of omver gereden pilon.

Een valse start en/of een onjuiste stop à cheval worden bestraft met 20 strafseconden.

Een fout parcours op een test wordt bestraft met 100 strafseconden.

## **17.6. Normtijden**

Voor iedere regularity en/of jogularity geldt een totaal maximum op te lopen aantal strafseconden voor tijdsafwijking (bij alle tussentijdse metingen en de finish), routeafwijking (het missen van RC's en PC's) en bijzondere bestraffingen.

Voor iedere test geldt een totaal maximum op te lopen aantal strafseconden voor tijdsafwijking, routeafwijking (het missen van RC's en PC's) en bijzondere bestraffingen.

Dit maximum (normtijd genoemd) per regularity, jogularity en test bedraagt 300 strafseconden.

## **Art. 18 HERGROEPERINGSCONTROLE - INSTROMEN**

### **18.1. Hergroeperingcontrole**

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.

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 hergroeperingcontrole 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 tijdcontrolekaart te laten noteren.**

### **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, dat ter beoordeling aan de wedstrijdleiding - de gelegenheid krijgen weer aan te sluiten bij het deelnemersveld. Dit "instromen" dient echter 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 hergroeperingcontrole OUT, dus aan het begin van een traject en/of etappe.

## **Art. 19 WACHPARK**

### **19.1. Wachtpark**

Er zal voor de start en na de finish geen wachtpark worden ingericht.

## **VI KEURING - STRAFFEN**

## **Art. 20 Conformiteitkeuring 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 zaterdag 22 augustus 2009 tussen 10:00 en 16:00 uur bij Vakgarage Tinga, Burgemeester Bakhuizenlaan 2-4 te Leimuiden melden voor de conformiteitskeuring.

Alleen buitenlandse equipes en equipes die van de organisatie ontheffing voor de keuring op 22 augustus 2009 hebben ontvangen, kunnen zich melden op vrijdag 28 augustus 2009 tussen ..... uur bij Nationaal Sportcentrum Papendal nabij Arnhem.

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-keuringbewijs te beschikken.

Om tot de start te worden toegelaten, moet elke auto uitgerust zijn met een deugdelijke brandblusser (minimaal 2 kg), een gevarendriehoek, een verbanddoos, een sleepkabel, een zeil of een lekbak en twee veiligheidshesjes. Voorts dient op de achterzijde van de auto een nationaliteitssticker te zijn aangebracht.

## **20.3. De keuring behelst**

De conformiteitskeuring 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 met deugdelijke inhoud, sleepkabel, deugdelijk zeil of lekbak en veiligheidshesjes, maar ook het uiterlijk en de FIVA IC (alleen verplicht voor de Sportklasse). Bovendien moet - voor zover van toepassing- bij de keuring een geldige en originele Apk-keuringbewijs, en een geldige en originele FIVA IC 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 28 augustus 2009 tussen ..... uur te melden voor een documentencontrole op het Nationaal Sportcentrum Papendal nabij Arnhem.

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 documenten controle vóór de start van het evenement zullen, ten minste, worden gecontroleerd:

- rijbewijzen;
- de identiteitskaart van het voertuig (indien van toepassing);
- kentekenbewijs van het deel te nemen voertuig;
- autorisatiebewijs van de eigenaar indien deze niet de bestuurder of navigator van het deel te nemen voertuig is;
- aanwezigheid van het eventueel wettelijk vereiste Algemene Periodieke Keuringsbewijs;
- verzekeringsbewijs of Assurantieverklaring van het deel te nemen voertuig.

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

## Art. 21 SAMENVATTING STRAFFEN

### 21.1. Straffen 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.

#### Artikel Reden

#### Straf

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

3.3.	Auto die niet voldoet aan dit artikel	Start Weigeren
3.5	Niet kunnen overleggen van een geldige Assurantieverklaring	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
8.3.	Incorrect, frauduleus of onsportief gedrag	Max. uitsluiting
9.1.	Wijziging samenstelling equipe tijdens het evenement	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	Start weigeren
13.2.	Afwezigheid reclame van de organisatie	Start weigeren
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
14.2.	Controle binnen rijden uit andere richting dan de route of bij een controle achteruit rijden	100 strafseconden
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 bij start etappe	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 voor de betreffende equipe 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 voor de betreffende equipe 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
17.1.	Per seconde te vroeg of te laat op een regularity	1 strafseconde
17.1.	Tijdens een regularity controle van verkeerde richting	300 strafseconden
17.1.	Tijdens een regularity bij controle achteruit rijden	300 strafseconden
17.1.	Tijdens een regularity de doorgang voor andere equipes versperren	300 strafseconden

17.2.	Per seconde te vroeg of te laat op een jogularity	1 strafseconde
17.2.	Tijdens een jogularity controle van verkeerde richting	300 strafseconden
17.2.	Tijdens een jogularity bij controle achteruit rijden	300 strafseconden
17.2.	Tijdens een jogularity de doorgang voor andere equipes versperren	300 strafseconden
17.3.	Per seconde meer of minder dan de richttijd op een test	1 strafseconde
17.3.	Tijdens een test controle van verkeerde richting	300 strafseconden
17.3.	Tijdens een test bij controle achteruit rijden	300 strafseconden
17.3.	Tijdens een test de doorgang voor andere equipes versperren	300 strafseconden
17.4.	Missen van één of meerdere RC's of PC's op een regularity, jogularity of test	100 strafseconden
17.5.	Het raken of omver rijden van een pilon bij een regularity, jogularity of test; per pilon	20 strafseconden
17.5.	Een valse start bij een regularity, jogularity of test	20 strafseconden
17.5.	Een fout parcours op een regularity, jogularity of test	20 strafseconden
17.6.	Normtijd op een regularity, jogularity of test	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	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**

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 route-chefs, samen met een bedrag van € 250,00. Dit bedrag zal niet worden teruggegeven, als het protest ongegrond wordt verklaard.

De wedstrijdleiding behandelt en beslist over een protest. Dit geschiedt in de aanwezigheid van en in samenspraak met de routechefs en degene die het protest heeft ingediend, alsmede van eventuele getuigen die eventueel relevant zijn voor de zaak in kwestie.

#### **22.2.      Beroepen**

Indien de equipe het niet eens is met de beslissing van de wedstrijdleiding (zie artikel 22 lid 1) kan deze een beroep aantekenen bij de Judge(s) of fact, samen met een bedrag van € 250,00. De Judge of fact behandelt en beslist tezamen met de steward 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 Judge of fact en de steward is geen beroep mogelijk. Een beroep dient bij de Judge of fact ingediend te worden binnen 30 minuten na de bekendmaking van de beslissing van de wedstrijdleiding.

### **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 naast hogere 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 strafseconden op de laatste en indien noodzakelijk voorlaatste regularity, jogularity of test 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 ieder traject en/of 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- 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, waardevolle 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;
- de winnaars van de slottest op Renbaan Duindigt.

Een equipe ontvangt één maal een haring voor de bestuurder en de navigator.

De equipe die algemeen winnaar wordt van de 17<sup>e</sup> SLS Classic (zie artikel 23 lid1) ontvangt **één** exclusief Chopard Mille Miglia GT-horloge en **één** deskklok model Mille Miglia GT.

De equipe die winnaar wordt van de Toerklasse van de 17<sup>e</sup> SLS Classic ontvangt **één** exclusief Chopard Mille Miglia GT-horloge en **één** deskklok model Mille Miglia GT.

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

**Art. 25 PRIJSUITREIKING**

**25.1. Prijsuitreiking**

De prijsuitreiking zal plaatsvinden tijdens de slotbijeenkomst op zondag 30 augustus 2009 om circa ..... uur in "La Galleria" te Scheveningen.

## **BIJLAGE B**

### **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 “wegafsluiting” (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 omrijroute te construeren en te rijden die voldoet aan de opdracht, waarbij zoveel mogelijk de oorspronkelijk geplande route moet worden gereden. Niet op de kaart voorkomende rotondes mogen altijd worden gebruikt.
- e) Het is geoorloofd wegen/weggedeelten van de reeds bereden of nog te berijden route in de omrijroute (zie d)) op te nemen.
- f) De organisatie kan op een kaartfragment cirkels en/of ellipsen plaatsen. In een dergelijke cirkel of ellips is de route vrij en zijn geen controles geplaatst.
- g) De organisatie kan op een kaartfragment kruisjes plaatsen. Het hieronder gelegen 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) Wegen mogen per traject meerdere malen in één richting worden opgenomen.
- k) Samenkomsten van wegen mogen in meerdere richtingen worden opgenomen.
- l) Doodlopende wegen zijn geen verboden wegen en mogen in de route worden opgenomen.

#### **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**

- a) Hier gelden dezelfde regels als bij “Bol-pijl met afstanden” met die uitzondering dat er geen afstanden tussen de bol-pijl situaties en ook geen totale afstanden zijn aangegeven.

## **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.

## **Routebeschrijving op kaart**

Construeer en rijd een route via de opgegeven oriënteringspunten (inclusief eventuele ingetekende pijlen), met inachtneming van het volgende:

- a) De oriënteringspunten en pijlen dienen in nummervolgorde in de route te worden opgenomen.
- b) Van de TC naar oriënteringspunt, van oriënteringspunt naar oriënteringspunt en van het laatste oriënteringspunt naar de TC, dient – via kaartwegen – de kortste route te worden geconstrueerd en bereden.
- c) Indien meerdere oriënteringspunten in aanmerking komen om een opdracht uit te voeren, dient men – over kaartwegen gemeten – het dichtstbijzijnde te nemen.
- d) Bij het uitvoeren van de opdrachten dient u het weggedeelte in uw route op te nemen dat – afhankelijk van de betreffende opdracht – het dichtst bij (langs), op of onder (door) het opgegeven oriëntatiepunt ligt.
- e) Pijlen en/of gedeelten van pijlen mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn, aan de beurt zijn, of al aan de beurt zijn geweest.
- f) Het is niet toegestaan pijlen tegengesteld te rijden. Het zijwaarts af- en oprijden, het raken of kruisen van een pijl is wel toegestaan.
- g) Als het oriënteringspunt een tekst betreft die zich op het kaartfragment bevindt, zal dit aangegeven worden doordat die tekst tussen aanhalingstekens staat.

## **Ingetekende lijn**

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

## **Ingetekende lijn met barricades**

- a) De ingetekende lijn dient zo nauwkeurig mogelijk van het begin tot het eind bereden te worden in voorwaartse richting.
- b) Onder de ingetekende lijn wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- c) Genummerde dwars streepjes 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) Bij het construeren en rijden van de omweg is het toegestaan om via de ingetekende lijn te rijden, doch uitsluitend in voorwaartse richting.
- f) Het kruisen en/of raken van de ingetekende lijn is toegestaan.
- g) Lager en/of hoger genummerde barricades blijven de/het er onder liggende weg/weggedeelte te allen tijde blokkeren.
- h) Met inachtneming van het bovenstaande dient de omweg zo kort mogelijk te zijn.

### **Blinde lijn**

- 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.

### **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) 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.
- d) Wegen/weggedeelten mogen meerdere malen in één richting worden bereden.
- e) 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 en/of gedeelte van een pijl mag echter nimmer tegengesteld worden bereden.
- f) Pijlen zijn zwart ingetekend. Indien er sprake is van een rode pijl, betekent dit dat de route op die rode pijl neutraal is en dat daar ook geen controles zijn geplaatst. De route naar een rode pijl toe dient gewoon volgens de geldende regels geconstrueerd en gereden te worden.

### **Punten kortste en pijlen één na kortste route**

- a) De punten en pijlen dienen in nummervolgorde te worden bereden.
- b) Een pijl dient van de voet tot de pijlpunt zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
- c) Naar een punt dient de kortste route en naar een pijl dient de één na kortste route geconstrueerd en bereden te worden.
- d) Pijlen en/of gedeelten van pijlen mogen altijd bereden en/of gekruist worden, ook als ze al eerder bereden zijn, aan de beurt zijn, of nog bereden moeten worden; een pijl en/of gedeelte van een pijl mag echter nimmer tegengesteld worden bereden.
- e) Punten mogen meermalen bereden worden, dus ook vóórdat en nadat ze reglementair bereden zijn.

### **Punten vrije route**

- a) De punten dienen in nummervolgorde te worden bereden.
- b) Onder ieder punt wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen.
- c) De route naar een punt is 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.
- d) Wegen/weggedeelten mogen meerdere malen in beide richtingen worden bereden.
- e) Punten mogen slechts eenmaal worden aangedaan.

### **Kompassysteem met afstanden**

- a) Men dient aan de hand van de gegeven opdrachten zelf een route te construeren.
- b) De opdrachten dienen in nummervolgorde te worden uitgevoerd.
- c) Bij de gegeven geschatte afstand, gemeten over kaartwegen, dient geconstrueerd te worden over de kaartweg die voldoet aan de afstand en de opgegeven richting.
- d) Tijdens het rijden van de afstand van een opdracht, dient de meest doorgaande kaartweg te worden gevolgd.

VOORBEELD OPDRACHT:

- |    |             |                        |
|----|-------------|------------------------|
| 1. | 1.050 meter | Z (Zuid)               |
| 2. | 1.500 meter | ZW (Zuid West)         |
| 3. | 3.800 meter | NNO (Noord Noord Oost) |

## BIJLAGE A

### STANDAARDBORDEN

Tijdcontrole (TC) en  
Routecontrole (RC)



Vooraanduidingsbord



Passeercontrole (PC)



of

Zogenoemde "zelfstempelaar"

(oranje vlag met stempelkussen en stempel)

Regularity



Jogularity



Test



*Voorbeelden van alle standaardborden/controles zijn te zien op vrijdagmorgen  
28 augustus 2009 op het Nationaal Sportcentrum Papendal*