



## KUNGL. AUTOMOBIL KLUBBEN

SÖDRA BLASIEHOLMSHAMNEN 6  
POSTADRESS. FAX. STOCKHOLM 16  
TELEFON 23 88 00 - FÖR RIKSSAMTAL 23 88 00  
POSTGIRO 1163 - BANKGIRO 16-5527

MEMBRE AV  
FEDERATION INTERNATIONALE  
DE L'AUTOMOBILE

### 33:e Monte-Carlo-Rallyt 1964

#### Tilläggsregler

Översättning utarbetad av Lars-Erik Tisell,  
i samarbete med KAK och Svenska Rallyförare  
Klubben. I tveksamma fall gäller den franska  
texten.

Art 1 - Automobile Club de Monaco organiserar tillsammans med International Sporting Club en internationell biltävling kallad

#### XXXIII:e Rallye Automobile Monte Carlo

Tävlingen står under beskydd av deras högheter Prins Rainier III och Prinsessan Grace av Monaco samt under hederspresidium av hans höghet Prins Pierre av Monaco.

Denna tävling organiseras i överensstämmelse med FIAs Code Sportif International och dessa tilläggsregler samt i samarbete med de europeiska FIA-anslutna automobilklubbarna och myndigheterna i Monaco.

Tävlingen ingår i Europamesterskapet 1964.

#### Art 2 - Program

Från lördagen 18 januari till tisdagen 21 januari 1964 skall de tävlande, i en bil, som identifierats vid starten, färdas till Monte Carlo i överensstämmelse med de villkor för färden, som ställs i detta reglemente och följande en av nedanstående färdvägar:

Athén ..... Monaco  
Frankfurt ..... Monaco  
Glasgow ..... Monaco  
Lissabon ..... Monaco  
Minsk ..... Monaco  
Monte Carlo .... Monaco  
Oslo - Göteborg - Helsingborg - (Köpenhamn) - Odense - Flensburg -  
- Hamburg - (Bremen) - Hannover - Bad Driburg - Siegen - (Wetzlar) -  
- Frankfurt - Nürburgring - Arnhem - Haag - Ostende - Liege -  
- (Ettelbrück) - Luxemburg - Reims - Gerardmer - Meiche - Saint-  
Claude - (Le Pôizat) - Chambéry - Uriège - (Lavalens) - Gap -  
Seyne-les-Alpes - Annot - La Bollène - Monaco.  
Paris ..... Monaco  
Warsawa ..... Monaco

OBS Städer inom parentes är passerkontroller.

- Tisdag 21 januari : Första slutna parkeringen
- Onsdag 22 januari : Första preliminära resultatlistan  
Andra slutna parkeringen  
(Byte av däck)
- torsdag 23 januari: Slutprov på Monacos Grand Prix-bana
- Fredag 24 januari : Manöverprov
- Lördag 25 januari : Defilering. Prisutdelning. Galamiddag på International Sporting Club (Aftonklädnad, obligatorisk)

### Art 3 - Reglementets tillämpning

Genom sin anmälan anses varje person, som deltagar i rallyt, ha förbundit sig att utan förbehåll underkasta sig föreliggande reglemente och att som enda inom sporten dömande överhöghet erkänna den, som utövas genom Code Sportif International samt att acceptera varje bestraffning som den deltagande kan utsätta sig för genom att väjja till andra instanser. I enlighet härmed förbinder sig den deltagande att ej drege dylika tvistemål inför andra domare eller instanser än vad som föreskrives i reglementet.

Vid fall av diskussion om tolkningen av detta reglemente är den franska texten ensam gällande.

Organisationskommittén förbehåller sig rätten att vidtaga varje ändring eller tillägg som kan påfordras av "force majeure" eller av säkerhetsskäl, samt även att uppskjuta eller inställa tävlingen om omständigheterna så påfordra (se art 60 i Code Sportif International). Organisationskommittén förbehåller sig likaså rätten att indraga en startplats (art 1) om denna samlat mindre än 10 startande. De berörda deltagarna komma härvid att informera om den nya startplats till vilken de hänvisas.

Desse ändringar eller varje föreskrift som av organisationskommittén bedömes lämplig att utfärda med hänsyn till föreliggande reglemente komma att bringas till deltagarnas kännedom på något av följande sätt:

- a) genom cirkulär, postade till var och en av deltagarna
- b) genom cirkulär eller meddelande som utdelas vid olika kontroller
- c) efter ankomsten till Monte Carlo genom officiella kommunikéer, anslagna på därför speciellt avsedd anslagstavla i rallyhögkvarteret

Desse föreskrifter äga samma giltighet som själva reglementet.

Varje situation, som ej förutsetts i detta reglemente kommer att underställas prisdomarna, som ha befogenhet att fatta de beslut som de döma nödvändiga i tävlingens och de tävlandes intresse i enlighet med Code Sportif International.

Organisationskommittén avsäger sig allt ansvar vad beträffar olyckshändelser som deltagarna kunna komma att förorsaka eller som kan komma att förorsakas de deltagande under hela tävlingen liksom även beträffande varje överträdelse av lagar eller påbud i de länder som genomkorsas. Konsekvenserna härför må lastas uteslutande på den som förorsakat olyckan respektive begått överträdelsen.

### Art 4 - Tillåtna fordon

33e Monte Carlo Rallyt är öppet för fordon, som tillverkats efter 31 december 1959, som homologiserats före 1 januari 1964 och som uppfylla bestämmelserna i Annex J av Code Sportif International beträffande följande:

Grupp 1 Standardvagnar	(Kategori 1)
Grupp 2 Trimmade standardvagnar	(Kategori 1)
Grupp 3 Turistvagnar	(Kategori 11)

Sportvagnar eller formelvagnar är ej tillåtna i 33e rallyt.

I detta rallys tillägsregler bestämmas:

ett vagnar ur Grupp 1 och Grupp 2 utgör Kategori 1

ett vagnar ur Grupp 3 utgör Kategori 11

I kategori I indelas fordonen i åtta cylindervolymklasser:

Klass 1	under 700 cc
2	700-850 cc
3	850-1000 cc
4	1000-1300 cc
5	1300-1600 cc
6	1600-2000 cc
7	2000-2500 cc
8	över 2500 cc

I kategori II indelas fordonen i fem cylindervolymklasser:

Klass 1	under 1000 cc
2	1000-1300 cc
3	1300-1600 cc
4	1600-2500 cc
5	över 2500 cc

Tävlande placeras i en klass endast om vid starten denna klass innehåller minst sju (7) deltagande. Om detta minimum ej skulle vara uppnått vid starten placeras berörda deltagare i närmast högre klass.

Med stöd av de befogenheter som lämnas organisationskommittén genom Art 261, § 18 av Annex J i Code Sportif International, tillåtes montering av en skyddsplåt eller varje annan anordning för att skydda chassits undersida.

Deltagarna påminnes om att § 15, Art 261 av Annex J, även om den tillåter förändringar beträffande bromssystemets kylning, icke tillåter förändringar av karosseri eller i synnerhet öppningar i flyglar, front e t c.

Under hela rallyt förbjudes användandet av strålkastare som avge färgat ljus med undantag av gulfärgade glödlampor. Samtidigt bruk av två dimljus och fjärrstrålkastare är förbjudet.

#### Art 5 - Deltagarantal

Räknat på grundval av varje nations representation i föregående rallyn begränsas deltagarantalet till följande:

30	deltagare	av tysk nationalitet
5	"	" belgisk "
92	"	" brittisk "
15	"	" dansk "
10	"	" spansk "
85	"	" franska "
5	"	" italiensk "
20	"	" holländsk "
25	"	" norsk "
8	"	" polsk "
10	"	" portugisisk "
25	"	" svensk "
8	"	" schweizisk "
8	"	" rysk "
5	"	" monegaskisk "

Dessutom förbehåller sig organisationskommittén rätten att acceptera deltagare från andra nationer än de här uppräknade.

Om för någon nation dessa antal ej uppräts, kan organisationskommittén ställa de överblivna platserna till förfogande för nationer som fått flera ansökningar än det tilldelade antalet.

#### Art 6 - Anmälningsansökan

Varje fysisk person kan sända sin ansökan till sin nationella automobilklubb efter publiceringen av detta reglemente och före 11 november 1963 kl 18.00. Ansökan skall åtföljas av kvitto på anmälningsavgiften enligt Art 9 och innehålla följande uppgifter: Efternamn, tilltalsnamn, nationalitet, den sökandes adress, bilens fabrikat, den startplats som valts (får ej ändras senare) samt eventuellt förarens tidigare meriter.

Den nationella automobilklubben äger i princip att efter eget gottfinnande och utan hänseende till tilldelat antal startande klassificera de sökande i viss ordningsföljd. Emellertid tillåter sig organisationskommittén föreslå följande:

1. Företrädare åt segrare i tidigare rallyn
2. Innehavare av inteckningar i vandringspris
3. De övriga kandidaternas utväljas eller lottas

Denna lista över de sökandes ordningsföljd, som alltså kan omfatta flera sökande än nationens tilldelade antal, skall avvärdas till organisationskommittén senast 12 november 1963.

Om någon nationell automobilklubb skulle avstå från denna klassificering av de sökande kommer detta att utföras av organisationskommittén.

Efter att ha mottagit dessa listor kommer organisationskommittén att informera varje nationell automobilklubb om möjligheterna att erhålla ytterligare platser utöver det tilldelade antalet (enl Art 5) och samtidigt sända anmälningsblanketter till alla antagna sökande. Dessa skall tillse att anmälningsblanketten, fullständigt ifyllt är organisationskommittén tillhanda senast 28 november 1963 kl 18.00 om ej, anses ansökan återtagen.

De, som återtagit sin ansökan kommer omedelbart att ersättas med sökande som ej kunnat beredas plats varvid dessa senare skall tillse att deras anmälningar skall vara organisationskommittén tillhanda senast den 3 december kl 18.00. Efter detta datum kan inga skäl åberopas för att ersätta en sökande som avstått från deltagande.

#### Art 7 - Anmälan om deltagande

Anmälan skall ske på det formulär som av organisationskommittén sänts till de deltagare som fullgjort de ekonomiska skyldigheterna enligt art 6 och 9.

Genom undertecknandet av anmälningsblanketten förbinder sig deltagaren att lojalt respektera alla föreskrifter i föreliggande reglemente.

Utöver de föreskrivna bestraffningarna kommer varje avsiktligt fusk och varje osportslig manöver att kunna bli föremål för ingripande i enlighet med Code Sportif International.

Anmälan skall göras på därför avsedd blankett och innehålla följande uppgifter:

1. Den tävlandes efternamn, tilltalsnamn, adress och nationalitet
2. Startplats och bilfabrikat. Dessa uppgifter skall ovillkorligen vara desamma som finnas införda på anmälningsansökan
3. Den grupp fordonet skall tillhöra
4. Fordonets typ och tillverknin gsår
5. Motorns huvuddata: cylinderdiater, slaglängd, cylinderantal, cylindervolym (slagvolym)

6. Chassinummer, motornummer, registreringsnummer liksom även bilens färg
7. Fordonets vikt (Det åligger den tävlande att förse sig med respektive fordons identitetskort, i förekommande med bilagor.)
8. Namn på den tävlande och en medpassagerare. Endast dessa två deltaga i Europamästerskapet i Rally. Den skall vara försedd med anmälare- och förarlicenser från FIA, gällande år 1964.
9. Varje ändring av grupp eller klass är förbjuden efter 28 november 1963.

Alla ekipage skall ha en besättning av minst två (2), högst fyra (4) personer. Det är förbjudet att göra dubbel anmälan för samma tävlande eller för samma fordon.

Under inga förhållanden får den tävlande ersättas av annan person. Fördelningen av tävlingsnummer kommer att ske genom lottning under kontroll.

#### Art 8

I enlighet med art 74 i Code Sportif International förbehåller sig organisationskommittén rätten att vägra godkänna en anmälan utan ett behöva ange skälen härför.

#### Art 9 - Anmälningsavgift

Anmälningsavgiften, innefattande ansvarighetsförsäkring för de tävlande enligt art 10 utgör 700 NF per fordon oberoende av kategori och startplats.

Denna avgift skall sändas till Comité d'Organisation du XXXIIIe Rallye Automobile Monte Carlo, 23, Bd Albert ler, Monte Carlo i så god tid att ett kvitto kan åtföljas anmälningsansökan enligt art 6.

Av erlagda avgifter återbetalas följande:

1. Till icke accepterade anmälningar hela avgiften, 700 NF
2. Från 17 febr 1964 skall de anmälda som av någon anledning ej kunnat starta, 400 NF. Mellanskillnanden tillfaller organisationskommittén
3. I händelse rallyt ej kan ägs rum återbetalas hela anmälningsavgiften till de officiellt anmälda deltagarna.

De godkända deltagare som valt att starta från Glasgow göras informerade om att de ha att betala ytterligare en avgift, motsvarande 30 NF, för täckande av speciella organisationskostnader. Denna avgift skall sändas till Royal Automobile Club i London.

#### Art 10 - Försäkringar

Organisationskommittén tecknar en försäkring, som gäller vid olycka, brand eller explosion som inträffar under tävlingens förlopp. Försäkringen gäller enligt följande:

1. De ekonomiska konsekvenserna av det ansvar som kan komma att läggas på organisation eller tävlande för åsankande av kroppslig eller materiell skada å åskådare, tredje part, tävlande, men beträffande tävlande endast då det gäller prov som ej i hela sin sträckning försiggår på för allmänheten avstängd väg. Vid prov på för allmänheten helt avstängda sträckor gäller ansvarighetsförsäkringen de tävlande emellan endast beträffande kroppsliga skador.

2. De ekonomiska konsekvenserna av det ansvar som kan komma att läggas på organisation eller tävlande gentemot representanter för staten eller annan offentlig myndighet som deltagar i ordningstjänst, organisation eller kontroll av tävlingen eller gentemot deras ställföreträdare, beträffande kroppslig eller materiell skada åsatt några tjänstemän.

3. De ekonomiska konsekvenserna av det ansvar, som kan komma att läggas på stat, departement och kommuner för varje skada åsatt tredje part av funktionärer, tjänstemän eller militär personal, ställda till organisationens disposition, eller deras materiel.

De allmänna försäkringsvillkoren stipuleras huvudsakligen att försäkringen gäller utan begränsning av summan vad beträffar kroppsliga skador. Beträffande materiella skador begränsas ersättningen till 2 milj NF.

Försäkringsbrevet måste även innehålla en klausul enligt vilken försäkrings- tagaren vid olycksfall avstår från alla anspråk gentemot stat, departement eller kommuner liksom även mot varje person på något sätt representerande sagda myndigheter.

Försäkringen gäller i samtliga länder som genomkorsas av rallybanan med undantag för sträckningen genom Polen och Sovjet där deltagarna måste teckna en speciell försäkring vid passerandet in över gränsen till dessa länder.

Försäkringen träder i kraft omedelbart vid starten och gäller ej endast under tävlingen enligt det officiella programmet utan även under deltagarnas vistelse i Monaco och departementet Alpes-Maritimes fram till lördagen 25 januari 1964 kl 24.00.

Om en deltagare bryter tävlingen upphör försäkringen omedelbart att gälla beträffande denna deltagare.

Vid olycksfall måste den tävlande eller hans representant inom 24 timmar avge en skriftlig anmälan på det härför avsedda kort, som finnes insatt i vägböoken.

Dessutom kommer en försäkringsbyrå att finnas vid ankomsten till Monaco, där deltagarna skall underteckna en förklaring huruvida de varit eller ej varit inblandade i någon olycka på tävlingsbanan tillsammans med tredje part.

Deltagarnas uppmärksamhet riktas på det faktum att försäkringen beträffande tredje part gäller endast under förutsättning att den deltagande bilens förare innehar internationell förarlicens.

Försäkringen innefattar ej ersättningskyldighet som kan komma att läggas på förare gentemot co-driver eller passagerare.

••••• Organisationskommittén ombesörjer varje individuell försäkring som deltagarna kan önska att teckna.

#### Art 11 - Reklam

Det är absolut förbjudet för de tävlande att på sig själva eller sina bilar föra tecken eller text, som kan uppfattas som kommersiell reklam. Brott mot denna bestämmelse medför uteslutning ur tävlingen. Det är likaså förbjudet för dem att utdela något i reklam, vad det vara må. Fabrikemärken, av vanlig storlek, sådana som de vanligen finnas på vagnar i öppna handel samt på däck och karosser, är undantagna från detta förbud.

#### Art 12

Det är förbjudet att låta publicera andra prestationer än de som publiceras i den officiella resultatlistan.

I enlighet härmed får ingenting publiceras före tillkännagivandet av de officiella resultaten, ej heller får under någon förväning användas sådana detaljer som ej förekomma i den officiella resultatlistan.

Åtgärder kommer att vidtagas mot författarna till varje publicering som syftar att misstänkliggöra tävlingen inför allmänheten och vederbörandes nationella automobilklubb kommer att anmodas att beivra försölsen.

#### Art 13 - Fusk

Med undantag för sjötransporter måste fordonen framföras av egen kraft. Emellertid bestreffas ej bogserandet av ett fordon som kört av vägen, om detta avser att återföra fordonet till samma väg.

Det är absolut förbjudet för de tävlande:

1. att under hela sträckan eller del därav åtföljas av s k servicebil
  2. att under hela sträckan eller del därav använda sig av service eller signaltjänst. Emellertid kunna de automobilklubbar, som organisera kontroller, på eget ansvar, komma att lämna uppgifter om tillståndet av de vägar som de tävlande skall följa
  3. att handla osportsligt gentemot andra medtävlande. Såsom synnerligen osportsligt skall anses att hindra eller försvåra en omkörningsmanöver
- Varje brott mot dessa föreskrifter medför uteslutning ur tävlingen.

#### Art 14 - Tävlingens förlopp

De tävlande som startat vid någon av startplatserna enl art 2 skall samla<sup>o</sup> till Monte Carlo genom att följa den för respektive startplats uppgjorda färdvägen enligt tabellerna i slutet av reglementet. Denna färdväg finnes införd i den vägbok, som kommer att tillställas deltagarna före starten.

Under hela tävlingen måste deltagarna absolut följa de trafikregler och bestämmelser som gälla i de länder som genomkorsas liksom även beträffande gällande hastighetsbegränsningar.

Varje förare som bryter mot ovan nämnda bestämmelser kommer att bli föremål för bestraffning, som kan innebära diskvalificering. De olika färdvägarna är indelade i etapper vid vilkas början och slut finnes tidskontroller. På vissa etapper kunna arrangörerna komma att placera passerkontroller för att försäkra sig om att alla deltagarna nog följt den föreskrivna färdvägen.

Observera att den detaljerade färdväg, som tillställs varje deltagare, är en obligatorisk färdväg vad beträffar franskt område.

Deltagarna måste passera de olika tids- och passerkontrollerna i den ordning de förekomma i vägbooken. De måste vidare hålla sig till de tider som satts för färden mellan två på varandra följande tidskontroller.

Dessa tider finnes införda i tabellerna i slutet av reglementet såsom preliminära informationer. De ta i beräkning tidskompensationer för vissa gränspasseringar och marina överfarter (båttransporter).

De definitiva tiderna finnes införda i vägbooken (Carnet de Route), som tillställs varje deltagare.

Medelhastigheten är satt till 50 km/tim men kan i vissa fall och efter överenskomelser med myndigheterna vara lägre eller högre.

#### Art 15 - Tidskompensationer

För att kompensera tidsförluster som uppkomma vid vissa gränspasseringar och marina överfarter (båttransporter) kommer maximaltiderna för dessa etapper att vara utökade med tidstillägg, som finnas införda i tabellerna i slutet av reglementet.

#### Art 16 - Båttransporter

För att kompensera skillanderna i tidtabellerna för färjorna och för de deltagande bilarna tillåtes dessa få lämna kontrollerna i Hälsingborg och Dover före den tid, som finnas införd i vägbooken. Avsikten härmed är att så snabbt som möjligt ordas överfarten så att efterföljande deltagare ej hindras av köbildning vid färjorna.

Den verkliga tid, då den tävlande avgår från kontrollen skall emellertid införas i vägbooken.

Detta är det enda tillfälle då en deltagare kan tillåtas avgå från en kontroll före sin ideala tid

Det är förbjudet för deltagarna att använda sig av flygtransport såvida färjeförbindelserna ej är brutna.

#### Art 17 - Polis- och tullformaliteter

Deltagare, bosatta utom Frankrike måste medföra ett grönt försäkringskort (internationellt försäkringsbesked).

Detta kort skall uppvisas vid franska tullkontrollen vid ankomsten till Monte Carlo.

Detta kan liksom komma att påfordras av polismyndigheterna under färden genom Frankrike. Deltagarna måste även förse sig med de tullhandlingar, som är nödvändiga för genomfarten i de länder som berörs av den valda färdvägen.

#### Art 18 - Vägbooken

Vägbooken upptager adresserna till de olika kontrollerna, liksom även de klockslag då de tävlande skall få sin passage kontrollerad vid respektive kontroll.

Den skall stämplas vid varje kontroll med respektive kontrollerssade automobilklubbs stämpel.

De noteringar som göras få ej överskrivas eller ändras. Korrigeringar godkännas endast om de intygats av funktionär vid respektive kontroll.

Protester medgivnas ej beträffande start- eller passeringstider, sådana de införts i vägbooken.

Varje person, som ingår i en bils besättning skall finnas införd i vägbooken med namn, nytaget foto (4 x 4 cm) och signatur.

Desse signaturer komma att användas vid varje tidskontroll för kvittering av tiden. Om någon av besättningen avbryter färden till Monte Carlo medför detta ekipagens uteslutning.



Det åligger deltagaren att överlämna sin vägbook till kontrollanten på därför avsedd tid och införandet av Klackslaget göres helt och hållet på deltagarens ansvar.

De deltagare som ej kunna uppvisa sina vägböcker vederbörligen ifyllda vid målet kommer att uteslutas.

#### Trafikbrottshäfte

Deltagarna erhålla ett "trafikbrottshäfte" (Carnet d'Infractions) i vilket identitetsuppgifterna skall ifyllas före rallystarten. På bladen i detta häfte skall representanter för trafikpolisen notera arten, datum och platsen för eventuella brott mot trafiklagarna, liksom även uppgift om vem, som gjort anteckningarna samt därefter avskilja den löstagbara delen.

#### Art 19 - Uteslutning

Varje försening vid en tidskontroll med mera än en timme i förhållande till den uppgjorda tidtabellen medför uteslutning. (Respittid 1 tim). Emellertid, om samtliga deltagare utan undantag avverkat en och samma stapp på den gemensamma sträckan Reims-Monaco med en försening av över en timme kan tävlingsledningen besluta att förlänga respittiden. Totala förseningen kan under inga förhållanden överskrida två timmar.

#### Art 20 - Besiktning före start

Det åligger deltagarna att hos den automobilklubb, som handhaver respektive startkontroll, införskeffa nödiga upplysningar för att kunna uppvisa fordonet på tid och plats, som klubben anvisar. Detta för att underlätta de kontrolloperationer som föreskrivas i detta reglemente och som finnas införda i väg-boken.

Funktionärerna ombesörja följande formaliteter: Identifiering av besättning och fordon, granskning av anmälar- och förarlicenser, plombering, granskning och godkännande av vägbooken.

Vid för sen ankomst till kontrollplatsen med mera än en timme kan funktionärerna utdöma ett straff på 100 FR. Vid större försening kan funktionärerna neka att utföra kontrolloperationerna och neka till start.

Det åligger även de tävlande att uppvisa bilen med ett metallfäste, försett med ett 10 mm brett hål och fastsatt väl synligt och lätt åtkomligt under motorhuven. Detta fäste måste vara fastsatt vid chassi eller motor eller vid en huvuddel av karossen med TVÅ skruvar eller bultar, genomborrade av ett hål, 3 mm i diameter. Detta fäste seses att under färder förses med plomber enligt art 23.

Observera att inget tidstillägg medgives för denna plombering, det ligger alltså i deltagarnas intresse att fästet placeras så lättåtkomligt som möjligt.

#### Art 21 - Utbyte av fordon

Om ett anmält fordon skadats före start kan den klubb, som handhaver starten, medgiva att fordonet ersättes med ett annat fordon av samma märke och typ och skall därvid införa de nödvändiga ändringarna i vägbooker.

Art 22 - Skyltar och nummer

Vid besiktningen skall fordonet vara försett med två reglementerade skyltar 44 x 19 cm fastsatta framtill och baktill på fordonet. Dessa skyltar bärs i vit skrift på röd botten inskriften "Rallye Monte Carlo", deltagarens tävlingsnummer och året (1964).

Dessa skyltar tillhandshållas av tävlingsledningen. Om de ej kommit deltagaren tillhanda i tid eller förlorats under tävlingen måste denne tillverka egna efter fig sid 38 i franska texten (sid 36 engelsk text) samt i enlighet med ovanstående mått.

Vidare måste deltagarna måla sitt tävlingsnummer väl synligt på vardera sidan av fordonet, företrädesvis på framdörrarna. Siffrorna skall ha de dimensioner som föreskrivas i Code Sportif, d v s 35 cm höga och 7 cm breda.

Rallyskyltar och tävlingsnummer skall finnas på fordonet under hela tävlingen. Brott härmot medför uteslutning.

De tävlande som fullföljt rallyt måste avlägsna sina tävlingsnummer senast 25 januari 1964 kl 24.00.

Om en tävlande bryter tävlingen måste han täcka över eller borttaga tävlingsnumren. Överträdelse härmot kommer att rapporteras till den tävlandes nationella automobilklubb för åtgärd.

Art 23 - Identifiering av fordonen

Efter att ha kontrollerat riktigheten och överensstämmelsen av motor- och chassinummer i vägbooken jämfördes med de som finnas på fordonet kommer funktionärerna att anbringe en tråd genom de två hålen i bultarna som fixera fästet vid fordonet. Den ögla som då bildas förseglas med en plomb. Fästet skall vara fixerat så att varje demontering skall vara omöjlig utan att borttaga plomben (d v s fästet skall ej kunna avlägsnas).

Andra identifieringsmärken kunna komma att anbringas under färd. Om ett identifieringsmärke saknas vid besiktningen bestraffas med 300 pr.

Friedomarna kunna vid vilken kontroll som helst verkställa kontroll av identifieringsmärken.

Varje påvisat fusk, speciellt att såsom intakta framvisa identifieringsmärken, som utsatts för åverkan och sedan reparerats, medför uteslutning av den tävlande liksom även av varje annan deltagare eller passagerare, som varit behjälplig med eller underlättat detta fusk, utan att detta straff skall anses föregripa vidare åtgärder som kan komma att påfordras genom respektive nationella automobilklubb.

Det åligger deltagarna att på eget ansvar övervaka identifieringsmärkenas placering och bevarande till tävlingens slut.

Art 24 - Start

Starten sker i nummerföljd, med lägsta nummer först, och med en minuts intervall. Den starttid, som i förväg bestämts, får inte ändras även om ett visst uppehåll kommer mellan starten för två deltagare till följd av att vissa ekipage ej kommit till start.

De, som komma försent till start, tillåtas starta, men skall anses ha startat på de starttider, som finns upptagna i respektive vägböcker.

De, som ej infunnit sig med sina bilar och sina passagerare inom en halv timme efter respektive starttider skall förklaras ha dragit sig ur tävlingen.

#### Art 25

När starten skett kan intet fall av force majeure åberopas av de tävlande.

#### Art 26 - Tidskontroller

Deltagarna måste få sin passage kontrollerad vid alla de platser som nämns i vägboken och i den ordning platserna där finnas uppräknade. Brott häremot medför uteslutning.

Vid varje kontroll och på den tävlandes idealtid skall väg-boken överlämnas till funktionären.

Införandet av tiden i väg-boken kan inte göras förrän såväl fordonet som besättningen i sin helhet befinner sig inom ett område 10 m före och 10 m efter kontrollbordet. Fordonet skall stå uppställt i tävlingsriktningen och med motorn i gång.

Tiden för uppehållet inom detta område får ej överskrida den tid som normalt åtgår för att utföra kontrollåtgärderna.

Kontrollanten åligger att:

- a) ombesörja att besättningen i fordonet skriver sina signeturer
- b) stämpla väg-boken med kontrollens stämpel och införa den tid då väg-boken återlämnas

Den tävlande kan under inga förhållanden lämna en tidskontroll och fortsätta sin färd före den tid som finnes införd i väg-boken, eftersom denna tid utgör sluttiden för föregående etapp och starttiden för nästa etapp.

För varje försening i förhållande till idealtiden bestraffas deltagarna med 30 pr per minut. På den gemensamma sträckan Reims - Monaco gäller ett bestraffningen är 60 pr/minut.

Vid varje tidskontroll anses den tävlande vara i tid och ej bestraffad om han noteras under minuten före idealtiden eller under den minut som följer.

Exempel: En deltagare, som skall passera vid en kontroll kl 20.20 skall anses vara i tid om noteringen går rull under förloppet av minuten 19 eller minuten 20.

Om en deltagare anmäler sig för sent till en tidskontroll, kan han inte återvinna denna försening helt eller delvis på de följande etapperna utan att på nytt bestraffas men lika många gånger 30 resp 60 pr som det antal minuter han återvunnit genom att komma för tidigt.

Presenterandet av väg-boken vid de olika kontrollerna, exaktheten i anteckningarna och kollationseringen av tidkorten står helt under deltagarnas ansvar.

All tidtagning är inställd efter "den talande klockan" (Fröken Ur), (officiella franska tiden).

#### Art 27 - Passerkontroller

Vid dessa kontroller ha deltagarna inga andra åligganden än att låta stämpla väg-boken. Avsaknad av en sådan stämpel medför uteslutning.

Tävlingsledningen förbehåller sig rätten att upprätta ytterligare passerkontroller, utöver den som finns införda i vägoken.

Vid dessa kontroller kan enbringas:

- dels ett märke enligt art 20

- dels ett märke i vägoken

Avsaknad av ett av dessa märken medför uteslutning.

Den ordning i vilken fordonen passera, eller de tider som eventuellt noteras komma ej att användas för prickbelastning av deltagare.

#### Art 28 - Hemliga kontroller

I enlighet med de franska myndigheternas föreskrifter påminnas deltagarna om att de, för att åstadkomma den medelhastighet som bestämts mellan två tidskontroller, ej får överskrida en högsta tillåtna medelhastighet, som med en tredjedel överskrider den ideala medelhastigheten.

Varje överskridande av den högsta tillåtna medelhastighet med mera än 20 % medför uteslutning.

För att försäkra sig om åttlydnad av denna bestämmelse förbehåller sig tävlingsledningen att införa sådana kontroller på avstånd av minst 50 km och högst 100 km. Liknande åtgärder kunna företagas på vissa sträckor utom Frankrike.

#### Art 29 - Gemensam färdväg och klassifieringsprov

Starten sker 30 min efter respektive deltagares ankomst till Reims även om han då varit försenad i förhållande till sin idealtid.

Under detta uppehåll ha deltagarna fri tillgång till sina fordon.

På den gemensamma sträckan fungera tidskontrollerna enligt art 26. Emellertid är bestraffningen 60 pr för varje minuts försening.

I de för samtliga deltagare gemensamma etapperna mellan Reims och Monaco har tävlingsledningen lagt in klassifieringsprov på sträckor med speciell tidtagning. Dessa prov finnas införda i tabellerna i slutet av reglementet. Kontrollerna vid starterna för dessa prov kunna vara separata eller sammanfalla med en tidskontroll.

Kontrollerna vid målen för dessa sträckor kunna vara belägna i närheten av kontrollen för starten av nästföljande prov.

Bärande av störhjälm är obligatorisk för samtliga ombordvarande under ett klassifieringsprov. Under proven får de tävlande under inga förhållanden färdas mot provets körriktning. Detta medför uteslutning.

Som grund för prickbelastningen vid klassifieringsproven tages den tid som varje deltagare använt för vart och ett av proven.

Körtiden fås genom att

från den klockade tiden drages 10 sek, motsvarande tiden från mållinjen till kontrollbordet.

Körtiden uttryckt i hela sekunder multipliceras sedan med respektive fordon's jämförelsefaktor, r (se art 30).

#### Art 30 - Jämförelsefaktor

Denna faktor, som endast användes vid klassifieringsproven är:

För fordon i grupp 1:

$$r = \sqrt{\frac{G}{80 + 1}}$$

$$\text{För fordon i grupp II: } r = 1,04 \sqrt{\frac{C}{80 + 1}}$$

$$\text{För fordon i grupp III: } r = 1,05 \sqrt{\frac{C}{80 + 1}}$$

C är den verkliga cylindervolymen, uttryckt i liter

Alla uträkningar avslutas efter femte decimalen. Faktorn r räknas med fyra decimaler.

Exempel:

Fordon i grupp I, cyl vol 1,290 liter

$$r = \sqrt{\frac{1,290}{10,320 + 1}} = 0,3375$$

Fordon i grupp II (trimmad standardvagn), cyl vol 1.320 liter

$$r = 1,04 \sqrt{\frac{1,320}{10,560 + 1}} = 0,3514$$

Art 31 - Startkontroll vid klassificeringsprov

Om en av dessa kontroller icke sammanfaller med en vanlig tidskontroll, kommer platsen för kontrollen att utmärkas med en duk med texten "Départ", föregående 100 m tidigare av en duk med texten "Contrôle à 100 mètres".

Medan fordonet, med besättingen ombord, stannar framför kontrollbordet, skriver en funktionär ekipagets tävlingsnummer på startkortet (blå färg) och målkortet (röd färg), varefter han stämplar startkortet i ett stämpelur och överlämnar de två korten till den tävlande, som omedelbart måste lämna kontrollen.

Den tid, som stämplats på kortet är den officiella starttiden för respektive prov. Av säkerhetsskäl, för att undvika allför täta starter kan en funktionär fördröja en start under högst 1 minut.

Art 32 - Målkontroll vid klassificeringsprov

Slutet på provet markeras med en duk med texten "Arrivée", som den tävlande får passera med full fart. Han skall stanna ungefär 100 m längre bort, framför ett kontrollbord.

Så snart som fordonet befinner sig framför kontrollbordet lämnar en av besättningarna MÅL-kortet (röd färg) till funktionären, som stämplar detta i en stämpelklocke, och på nytt skriver fordonets tävlingsnummer på kortet, som återlämnas till den tävlande som omedelbart skall fortsätta.

Art 33 - Överlämnande av tidkort

Det åligger den tävlande ett bevarande och vid ankomsten till Monaco överlämna samtliga start- och målkort, som vid proven överlämnats till honom. Varje kort, som fattas, medför en bestraffning av 30 pr.

Art 35 - Målet i Monaco

Tidskontrollen vid målet i Monaco är belägen ungefär vid gränsen till Monaco, vid Jardin Exotique på Moyenne Corniche. Deltagarna måste sedan inom 10 min infinna sig vid parkeringsplatsen och besiktningen på Quai Albert ler. Deltagarna skall färdas genom Monaco utmed Boulevard du Jardin-Exotique, Pont Sainte-Dévote, Boulevard Rainier III, La Gare de Monaco (järnvägsstationen), Place d'Armes, Avenue de Port till infarten mitt emot gasklockorna.

Vid ankomsten skall deltagarna avlämna vägboken, trafikbrottshäftet, provkortet, licenserna och underteckna en förklaring huruvida eller ej någon olyckshändelse ägt rum under färden där tredje part varit inblandad.

Art 35 - Besiktning

Deltagarna kverhållas för att vara besiktningsfunktionärarnas behjälpliga för att kontrollera följande:

- Motor- och chassirummrens överensstämmelse mellan fordon och vägbok
- Granskning av plomber och andra märkningar
- Eftersom rallyt är en landvägstävling tilldelas en bestraffning för varje skada som uppstått på karosseriet till följd av kollision med andra fordon eller föremål
- Såsom sådana skador skall ej räknas glasskador i vindrutor eller strålkastare

Bestraffning sker enligt följande:

- För beslysningsordningar framtill som skadats eller förlorats  
per enhet 10 pr
  - Om det är klart bevisat att ett fordon slagit runt eller om taket  
skadats 50 pr
  - Förlust av backspiegel 20 pr
  - Självstert ur funktion 200 pr
  - Förlorad eller skadad ljuddämpare 20 pr
  - Ej fungerande eller saknade signalhorn eller om en av de lampor  
eller reflexer som skall finnas på ett fordon saknas eller är sett  
ur funktion, per lampa eller reflex 30 pr
  - Hela beslysningsystemet ur funktion 200 pr
- OBS Om en eller flera glödlampor ej fungera kan dessa under övervakning av en funktionär få utbytas mot nya ur det reservdelaförrådet som medförts i fordonet. I detta fall nedsättes straffet per lampa från 30 till 15 pr
- Avsaknad av eller skada på plomben eller identifieringsmärken,  
per plomb eller per märke uteslutning

Art 36 - Sluten parkering

Så snart besiktningen avslutats och sedan det personliga bagaget urlastats skall en förare efter funktionärs anvisningar placera bilen i en sluten parkeringsplats.

Fordonet får ej ha dörrarna låsta ej heller får styransordning eller bromsar vara låsta.

När denna manöver utförts skall föraren omedelbart lämna parkeringsområdet. Varken denne förare eller någon annan av fordonets besättning kan åberopa något som helst skäl för att återvända till fordonet. Varje brott häremot kan medföra uteslutning av ifrågevarande ekipage.

Endast funktionärer och parkeringsvakter äga tillträde till området.

Deltagare, som ej kvalificerat sig till slutprovet på GP-banan i Monaco skall avhämta sina fordon onsdagen 22 januari med början kl 18.00.

Efter kl 20.00 samma dag avsäger sig tävlingsledningen allt ansvar för de fordon som ej avhämtats och förbehåller sig rätten att bortföra dessa på respektive tävlandes beaktand.

Art 37 - Sluten parkering för de fordon, som kvalificerat sig för slutprovet

I samband med att den preliminära resultatlistan enslås vid tävlingsexpeditionen onsdagen 22 januari kl 13.00 erhålla de kvalificerade deltagarna ett meddelande angående de klockslag då respektive fordon skall avhämtas vid den slutna parkeringen för att föras till en ny sluten parkering som upprättats på Quai Antoine ler.

Varje deltagare som ej inställer sig vid den första slutna parkeringen på den tid som bestämts anses ha brutit och kommer ej att ersättas av annan deltagare.

Vid utferten ur den första slutna parkeringen erhåller deltagaren en sedel med klockslaget för utferten. Från detta ögonblick disponerar han 20 min för att med sitt fordon infinna sig vid inferten till nästa slutna parkering. Sträckan mellan de två parkeringarna är inhängnad och deltagaren kan ej lämna färdvägen.

Under dessa 20 min får deltagaren av säkerhetsskäl verkställs nödiga uthyten av däck varvid även hjälp från utomstående får mottagas, men endast under övervakning av funktionär.

Varje annan åtgärd, speciallet utbyto av delar, justering eller bränslepåfyllning medför uteslutning.

Tillträde till GP-banan i Monaco är förbjudet för fordon utrustade med pabbäck, kedjor o dyli

Förflyttningen mellan de två parkeringarna kan utföras av vilken som helst medlem av besättningen.

Varje minuts försening utöver de 20 medför bestraffning med 60 pr.

Art 38 - Slutprov på GP-banan i Monaco

Efter ankomsten till Monaco kommer de 120 minst prickbelastade ekipagen att delta i ett slutprov torsdagen 23 januari på Monacos GP-bana.

Tävlingsledningen kan förbjuda ett fordon att starta i slutprovet om de anse fordonets tekniska kondition motivera ett sådant beslut.

Deltagarna kommer att uppdelas i heat om 12 efter tävlingsledningens val. Deltagare, som ej infunnit sig på utsatt tid anses ha brutit. Starten sker individuellt med 5 sek intervall och ung vid gasklockorna.

Efter att ha avverkat nästan ett varv, vid passerandet av tidtagningslinjen ungefär 100 m före kurvan vid gasklockorna påbörjas tidtagningen, som sker med sekunder och tiodelar av sekunder.

Det är obligatoriskt att fullfölja tre varv på bagen och efter att för fjärde gången ha passerat tidtegningslinjen skall deltagarna utan dröjsmål lämna banan vid kurvan vid gasklockorna för att återvända till den slutna parkeringen.

Tiden för att fullborda dessa tre varv uttryckes i sekunder och tiondelar. Prickbelastningen blir en prick för varje hel sekund och 1/10 prick för varje tiondels sekund använd körtid:

I varje heat stannas tidtagaruren 4 min efter förste deltagare kommit i mål. De, som då fortfarande befinna sig på banan anses ej ha deltagit i provet och klassificeras enl art 39.

Endast den tävlande eller hans andre förare får befinna sig i fordonet under provet.

Det är obligatoriskt för deltagarna:

1. att aldrig framföra fordonet mot provets körriktning. Detta medför uteslutning
2. att bära störhjäl
3. att nogt följa reglerna för bantävlingar och vara uppmärksamma på följande signaler:

Röd flagga: Absolut och omedelbart stopp

Gul flagga, svängande: Allvarlig fara, varberedd stanna

Gul flagga, orörlig: Varning, vara

Blå flagga, svängande: En medtävlande söker att passera

Blå flagga, orörlig: En medtävlande följer tätt bakom

Svart-vit rutig flagga: Målflagga

#### Art 39 - Klassificering

En preliminär prislista kommer att upprättas över samtliga ekipage som anlänt till Monaco inom respittiden.

Till grund för denna prislista kommer att ligga prickbelastningarna vid de olika etepperna, klassificeringsproven och besiktringen i Monaco.

Det skipege, som erhållit minst antal straffpricker placeras främst.

Denne prislista kommer att anslås onsdagen 22 januari kl 13.00.

De 120 främste utväljas att delta i slutprovet. De som ej infunnit sig till detta prov på utsatt tid anses att ha brutit provet.

Efter detta slutprov upprättas en totalprislista med reservation för resultatet av slutbesiktringen.

För totalprislistan adderas prickbelastningen för slutprovet till prickbelastningen vid ankomsten till Monaco (prel prislistan).

De deltagare som ej fullföljt eller ej deltagit i slutprovet erhåller ett tillägg av 6.000 prickar. Totalprislistan anslås torsdagen 23 januari kl 22.00.

#### Art 40 - Poängberäkning för EM i rally

En prislista för varje cylindervolymklass kommer att upprättas för dels fordon av grupp I och II, kategori I i rallyt, dels fordon av grupp III, kategori II i rallyt.



#### Art 41 - Slutbesiktning

Utöver den besiktning som sker vid ankomsten till Monaco, kommer de tre främsta fordonen i totalprislistan och de vinnande fordonen i de olika klasserna att kvarhållas för eventuell ytterligare besiktning som prisdomarna kunna komma att anse påfordrad.

Detta är även fallet med de fordon, vilkas prestationer ej synas stå i överensstämmelse med de upplysningar som lämnats vid anmälan.

De berörda deltagarna skall föra sina fordon till Auto-Riviera, eller till annat garage, som anvisas av prisdomarna, där nödvändiga demonteringar och monteringer utföras för en fullständig undersökning.

Arbetet härmed bekostas av tävlingsledningen, men den tävlande måste själv svara för anskaffning av reservdelar, packningar e t c, som kunna behövas för arbetets utförande.

Deltagare, som vägra att undergå denna besiktning uteslutas ur tävlingen. Den fordon, som uttagits för denna besiktning kunna ej få starta i manöverprovet 24 januari. Den fordon, som ej uttagits är fris för avhämtning från kl 10.00 fredagen 24 januari. Efter kl 12.00 upphör tävlingsledningens ansvar för de fordon som ej avhämtats.

#### Art 42 - Protest

CBS Protest skall vara skriftlig och lämnas, tillsammans med avgiften 100 NF mot ett kvitto till en av prisdomarna, vilkas namn finnas på anslagstavlan.

Denna summa återfås endast om protesten befinns väl grundad. Om protesten medför demontering av ett eller flera fordon kommer en garantisumma att fordras, motsvarande den beräknade arbetskostnaden.

Endast den tävlande själv äger rätt att protestera, ingen kan underteckna protesten i hans ställe.

Kollektiva protester godtages ej.

#### Art 43 - Protesttid

- Mot misstag eller oegentlighet under rallyt: under den timme som följer, om ej prisdomarna medge att omständigheterna omöjliggjort detta
  - Mot beslut vid besiktning: omedelbart efter besiktningen
  - Mot prislister: under den timme som följer efter det listorna anslagits
- Ingen protest kommer att godtagas om den ifrågasätter en redan fastställd resultatlista.

#### Art 44 - Plaketter

Varje fordon, som nått fram till Monaco erhåller:

1. En plakett med inskriften "concurrent"
  2. En plakett med inskriften "equipier" för var och en av passagerarna
- Dessa plaketter utdeles vid prisutdelningen.