



CLASSIC

29 AUG T/M 02 SEPT 2018



BIJZONDER REGLEMENT



SLSCCLASSIC.NL



INHOUD

1	ORGANISATIE EN PROGRAMMA.....	4
1.1	Omschrijving	4
1.2	Stichtingsbestuur en organisatiecomité	4
1.3	Wedstrijdsecretariaat en officiële publicatieborden	4
1.4	Officials van het evenement	5
1.5	Programma en locaties	5
2	ALGEMENE BEPALINGEN	5
2.1	Definities	5
2.2	Toe te laten auto's	5
2.3	Toe te laten deelnemers	6
3	CONTROLE.....	7
3.1	Documenten- en conformiteit	7
3.2	Extra beoordeling auto's	7
4	INSCHRIJVING.....	7
4.1	Inschrijvingsprocedure	7
4.2	Wijziging inschrijving	7
4.3	Inschrijfgeld	8
4.4	Teaminschrijving	8
4.5	Serviceteam	8
4.6	Acceptatie	8
4.7	Restitutie	9
4.8	Verzekering van de equipe	9
4.9	Verzekering van het organisatiecomité	9
4.10	Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal	9
5	REGLEMENT / BULLETINS	10
5.1	Wedstrijdleiding	10
5.2	Wijzigingen – bulletins	10
6	STARTVOLGORDE – RALLYSCHILDEN – WEDSTRIJDNUMMERS – RECLAME.....	10
6.1	Startnummers en startvolgorde	10
6.2	Rallyschilden	11
6.3	Portiernummers	11
6.4	Reclame	11
6.5	Gegevens bestuurder en navigator	11
7	CONTROLEKAARTEN	11
7.1	Algemeen	11
7.2	Gebruik	11
7.3	Veranderingen	12
7.4	Verantwoordelijkheid	12
8	SERVICE EN REPARATIES – MILIEU	12
8.1	Verkeersregels	12
8.2	Maximum snelheid	12
8.3	Service en reparaties	13
8.4	Milieu	13
8.5	Uitlaatgeluid	13

9	VERLOOP VAN HET EVENEMENT	13
9.1	Algemeen	13
9.2	Uitleg	14
9.3	Aanwijzingen van officials en marshals	14
10	START EN FINISH VAN HET EVENEMENT	14
10.1	Startcontrole	14
10.2	Te laat melden	14
10.3	Finishcontrole	14
11	CONTROLES	14
11.1	De juiste route	14
11.2	Routecontroles (RC)	15
11.3	Tijdcontroles (TC)	16
12	DWANGPIJLEN EN NO GO BORDEN	17
13	Q-ZONES	18
14	REGULARITIES – TRIPCHECK	18
14.1	Algemeen	18
14.2	Start regularity	18
14.3	Tijdmeting	18
14.4	Finish regularity	19
14.5	Normtijden	19
14.6	Trip check	19
15	HERGROEPERING – INSTROMEN	19
15.1	Hergroepering	19
15.2	Instromen	19
16	SAMENVATTING STRAFFEN	20
17	VRAGEN EN PROTESTEN	20
17.1	Vragen	20
17.2	Protesten	20
18	KLASSEMENTEN	21
18.1	Klassering	21
18.2	Officiële en definitieve uitslag	21
18.3	Tussenklassementen	21
18.4	Teamklassement	21
19	PRIJZEN EN PRIJSUITREIKING	22
19.1	Prijzen	22
19.2	Prijsuitreiking	22

BIJLAGEN

Bijlage A: Standaardborden
 Bijlage B: Routeopdrachten
 Bijlage C: Calamiteitenprocedure

1 Organisatie en programma

1.1 Omschrijving

De Stichting Classic SLS organiseert van woensdag 29 augustus t/m **zondag 2 september 2018** de "55^e SLS". De 55^e SLS telt mee voor het Nederlands Kampioenschap Historische rally's 2018 georganiseerd door de DHRC.

De SLS wordt verreden met de benodigde toestemming van (lokale) overheden, onder auspiciën van de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF) en conform het NHRF Standaard Reglement Regelmatigheidsritten en dit bijzonder reglement. Dit bijzonder reglement is goedgekeurd door de NHRF onder nummer: NHRF-BR-1810, 25 juli 2018. Bij verschil tussen de bepalingen van het voormelde NHRF Standaardreglement en de bepalingen van dit bijzonder reglement prevaleert het laatste.

Het eindklassement wordt bepaald door het correct aandoen van route- en tijdcontroles, alsmede de resultaten van regelmatigheidstrajecten.

Zowel Nederlandse als buitenlandse equipes mogen deelnemen met auto's die gebouwd zijn in de periode 1 januari 1931 tot en met 31 december 1976. Er kan worden ingeschreven in de expert-, sport- of tourklasse. In alle categorieën dient de volledige route van Spa via Luxemburg, Reims, Lille en Antwerpen naar Scheveningen te worden afgelegd. Het verschil tussen de expert-, sport- en tourklasse uit zich in de wijze waarop de informatie over de route wordt verstrekt, de lengte van de route en de te rijden gemiddelde snelheid. De expertklasse is bedoeld voor equipes met de meeste ervaring. Zij leggen de meeste kilometers af en in hun programma is een avondetappe opgenomen. De sportklasse is bedoeld voor ervaren equipes en de tourklasse is bedoeld voor equipes met weinig ervaring. Het organisatiecomité 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 49,9 kilometer per uur. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd zijn (bijvoorbeeld op autosnelwegen).

1.2 Stichtingsbestuur en organisatiecomité

Het bestuur van de Stichting Classic SLS bestaat uit:

Voorzitter : Cees de Jong
Leden : Hans Schouten
Yolanda Zijl
Tjen Carlens
Peter Rovers

Het organisatiecomité van de SLS bestaat uit:

Stichting SLS : Cees de Jong
Tjen Carlens
Yolanda Zijl
Peter Rovers
Overige leden : Ramon Hillebrink
Bart den Hartog
Tilleke Lippmann

1.3 Wedstrijdsecretariaat en officiële publicatieborden

Voor en na het evenement geldt als wedstrijdsecretariaat:

Stichting SLS Classic
Overgoo 13
2266 JZ Leidschendam
Telefoon: 070 – 3572994
info@sclsclassic.nl

Tijdens het evenement bevindt het wedstrijdsecretariaat alsmede het officiële publicatiebord zich bij:

Spa / Luxemburg (29 augustus 2018)	: start- / finishtafel
Luxemburg / Reims (30 augustus 2018)	: start- / finishtafel
Reims / Lille (31 augustus 2018)	: start- / finishtafel
Lille / Antwerpen (1 september 2018)	: start- / finishtafel
Antwerpen / Scheveningen (2 september 2018)	: La Galleria, Boulevard Scheveningen

De deelnemers dienen dagelijks voor de start en na iedere etappefinish dit publicatiebord te raadplegen.

1.4 Officials van het evenement

Wedstrijdleiding	: Cees de Jong
Uitzetters	: Peter Rovers, Bart den Hartog
Vergunningen	: Tjen Carlens, Viviane Daenen
Hospitality	: Tilleke Lippmann
Goalkeeper	: Simon Suesan
Contactpersonen deelnemers	: Joep Wanders (sport- en expertklasse) Yolanda Zijl (tourklasse)
Snelheids- en geluidscontroles	: Aernout Lindner
Rekencentrum	: Ton den Uyl
Wegzetten materiaal	: Wouter van de Veen, Jan Kuenen Kees Veldkamp, Peter Spithorst
Coördinatie marshals	: Ramon Hillebrink, Valentijn de Jong
Sluitauto/oprollen materiaal	: Go Wammes, Erik Klunder
Serviceploeg	: Jan Tinga, e.a

1.5 Programma en locaties

Datum	Tijdstip	Programma	Locatie Rallyoffice en publicatiebord
18-08-2018		Technische keuring en documentencontrole	Louwman Museum, Wassenaar
29-08-2018		Start 1 ^e equipe: 13.01u	Raddisson Blu, Spa
30-08-2018		Start 1 ^e equipe: 07.31u	Hotel Alvisse, Luxemburg
31-08-2018		Start 1 ^e equipe: 08.01u	Reims, Frankrijk
		Avondetappe expertklasse	
01-09-2018		Start 1 ^e equipe: 07.31u	Lille, Frankrijk
02-09-2018		Start 1 ^e equipe: 07.31u Finish 1 ^e equipe: 15.30u	Antwerpen, België Boulevard Scheveningen

2 Algemene Bepalingen

2.1 Definities

Evenement	: De 55 ^e SLS die wordt verreden van 29 augustus t/m 2 september 2018.
Inschrijver	: Natuurlijke persoon of rechtspersoon die zich heeft ingeschreven voor deelname aan de SLS.
Equipe	: Een combinatie van twee deelnemers: een bestuurder en navigator.
Etappe	: Route van de start (TC OUT) tot de finish (TC IN of RC IN) van de betreffende etappe, bestaande uit één of meer trajecten.
Traject	: Route tussen 2 opvolgende tijdcontroles.

2.2 Toe te laten auto's

Toegelaten worden nette personenauto's die zijn gebouwd in de periode 1 januari 1931 tot en met 31 december 1976, mits zij voldoen aan de wettelijke voorschriften van het land van registratie. Indien van toepassing dient voor de auto een geldig APK-keuringbewijs te zijn afgegeven waarvan de geldigheidsduur voor het einde van het evenement nog niet verstreken is.

Voorts moeten de auto's sneller kunnen en mogen rijden dan 70 kilometer per uur. Een equipe mag tot de start van voertuig veranderen, mits dit aan de in dit artikel genoemde voorwaarden voldoet. Totdat de equipe de acceptatiebrief heeft ontvangen kunnen wijzigingen via de inschrijfgegevens op de website worden opgegeven, daarna bij de documentencontrole.

In de auto dient (verplicht) aanwezig te zijn:

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

Meet- en navigatie apparatuur in de auto

Zowel (semi)mechanische als elektronische afstandmeters, al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten, zijn tijdens het evenement toegestaan. Er mag gebruik gemaakt worden van digitale stopwatches en horloges. Een kompas is toegestaan. Geen van deze apparatuur en meters mogen een GPS functie hebben. Het gebruik van (mobiele) navigatieapparatuur is niet toegestaan.

Het organisatiecomité zal frequent controles uitvoeren op naleving van bovenstaande voorschriften. Bij een geconstateerde overtreding worden de volgende straffen opgelegd: bij de start: weigering deelname, tijdens de rally: 1e overtreding 300 strafpunten, 2e overtreding uitsluiting.

Het organisatiecomité behoudt zich het recht voor een auto te weigeren:

- die niet conform dit bijzonder reglement is;
- die te moderne aanpassingen heeft ondergaan;
- die nog in restauratie is en/of duidelijk zichtbare sporen van schade en/of slijtage vertoont;
- die al dan niet vast is voorzien van een GPS (navigatie)systeem.

Eén en ander ter beoordeling van de wedstrijdleiding.

Extra brandstof

Het meevoeren van extra brandstof in degelijke jerrycans in de auto is toegestaan tot een maximum van 10 liter. Uit veiligheidsoverwegingen mag deze extra brandstof zich niet in de passagiersruimte van de auto bevinden

2.3 Toe te laten deelnemers

Equipes

Alleen equipes die 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; de bestuurder van de auto dient minimaal 18 jaar oud te zijn.

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, anders dan in het kader van gewondenvervoer of een andere noodsituatie, wordt de equipe uitgesloten van deelname.

Communicatie

Interne of externe communicatie met behulp van elektronische middelen is verboden. Het gebruik van mobiele telefoons tijdens het evenement - anders dan in het kader van een calamiteit - kan tot uitsluiting leiden.

Incorrect gedrag

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de equipe, van leden van de equipe of van personen voor wie zij verantwoordelijk zijn, kan leiden tot bestraffing, tot en met uitsluiting.

3 Controle

3.1 Documenten- en conformiteit

Voor alle in Nederland woonachtige equipes wordt op zaterdag 18 augustus 2018 een verplichte documenten- en conformiteitscontrole van de auto gehouden bij het Louwman Museum in Wassenaar.

Bij de documenten- en conformiteitscontrole zullen worden gecontroleerd:

- acceptatiebrief;
- rijbewijs;
- kentekenbewijs van het voertuig waarmee wordt deelgenomen;
- geldig APK bewijs;
- schriftelijke toestemming van de eigenaar indien deze niet de bestuurder of navigator van het deel te nemen voertuig is;
- aanwezigheid van verboden apparatuur;
- reclamevoorschriften;
- verlichting;
- aanwezigheid folie of zeil;
- brandblusser;
- uitlaatgeluid;
- gevarendriehoek;
- twee veiligheidshesjes;
- sleepkabel;
- verbanddoos.

Verder zullen beide leden van de equipe de verklaring van acceptatie en afstand van verhaal (zie artikel 4.10) moeten ondertekenen.

3.2 Extra beoordeling auto's

Deelnemende auto's dienen gedurende het gehele evenement te (blijven) voldoen aan alle toepasselijke wettelijke voorstellen en de bepalingen in dit bijzonder reglement. De wedstrijdleiding kan dit op elk moment tijdens het evenement controleren.

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 een termijn vaststellen, waarbinnen de tekortkomingen moeten zijn verholpen. **Voldoet de equipe hier niet aan, dan kan de equipe worden uitgesloten van (verdere) deelname.**

4 Inschrijving

4.1 Inschrijvingsprocedure

Een equipe die wenst deel te nemen aan de SLS, dient via de website van de SLS (www.slsclassic.nl) de inschrijfgegevens volledig ingevuld en voorzien van foto's van auto en de equipe, te zenden aan het wedstrijdsecretariaat. Door het inzenden van de inschrijfgegevens onderwerpt de equipe zich aan de deelnamevoorwaarden en aan de bepalingen van dit reglement. Inschrijvingen zijn persoonlijk en niet overdraagbaar aan derden.

4.2 Wijziging inschrijving

De op het inschrijfformulier vermelde gegevens mogen alleen gewijzigd worden wanneer dit reglement daarin voorziet. Het wisselen van auto tijdens de rally is niet toegestaan. Overtreding leidt tot uitsluiting. Het organisatiecomité kan evenwel besluiten een vervangende auto toe te laten tot het evenement, doch slechts buiten mededinging.

Voor de start is het toegestaan één lid van de equipe te wijzigingen. Indien beide leden van de oorspronkelijk ingeschreven equipe worden gewijzigd, vervalt de inschrijving.

Na het sluiten van de inschrijftermijn is wisselen van klasse (expert - sport - tour) mogelijk tot zondag 19 augustus 2018 en alleen indien er nog plaats is in de gewenste klasse. Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rally onderling te wisselen. In dat geval blijft de oorspronkelijke inschrijving ongewijzigd.

Weigeren

Het organisatiecomité behoudt zich het recht voor een inschrijving – eventueel zonder opgave van redenen – te weigeren. Het eventueel reeds betaalde (deel van het) inschrijfgeld zal alsdan worden terugbetaald.

Maximum

Het aantal inschrijvingen is gelimiteerd op 150 deelnemende voertuigen. Wanneer het maximum aantal deelnemers is bereikt, sluit de inschrijving en zal het organisatiecomité een wachtlijst aanleggen. Uiterlijk 1 juni 2018 wordt uitsluitel gegeven aan de inschrijvers op de wachtlijst.

4.3 Inschrijfgeld

Het inschrijfgeld bedraagt € 2.350,--. Bij inschrijving dient in alle gevallen direct € 700 voorinschrijfgeld te worden betaald middels een iDEAL-betaling. Het restantbedrag wordt op of omstreeks 1 juni 2018 via een eenmalige incassomachtiging geïnd.

Voor inschrijvingen na 1 juni 2018 geldt dat het volledige inschrijfbedrag ineens verschuldigd is.

In het inschrijfgeld is begrepen:

- een door de Stichting SLS Classic afgesloten aanvullende specifieke verzekering voor Historische Regularity Rally's; (zie ook artikel 4.8);
- twee kunststof rallyschilden met het startnummer;
- twee rallyschilden uitgevoerd als sticker plus het startnummer;
- twee portierstickers met sponsornamen, en het startnummer;
- twee SLS 2018 promotiestickers;
- een kaartleesinstructieavond voor deelnemers in de toerklasse voorafgaand aan de rally;
- alle routebescheiden, inclusief kaartmateriaal en uitleg;

en een verzorgingspakket voor 2 personen dat bestaat uit:

- 4 hotelovernachtingen tijdens de rally – op basis van een tweepersoonskamer;
- alle ontbijten, lunches en diners;
- viering van het jubileum tijdens de rally;
- feestelijk walking dinner en prijsuitreiking op zondag 2 september 2018.

4.4 Teaminschrijving

Een team kan worden ingeschreven in de expert-, sport- of tourklasse en bestaat uit minimaal 3 en maximaal 5 equipes uit dezelfde klasse (**zie artikel 18.4**). Een equipe kan deel uitmaken van maximaal twee teams. Teaminschrijvingen kunnen vanaf zaterdag 18 augustus 2018 bij de documentencontrole worden gedaan middels een aldaar verkrijgbaar inschrijfformulier.

Teaminschrijving is mogelijk tot aan de start van de SLS. Het inschrijfgeld voor teams bedraagt € 50,00 per team.

4.5 Serviceteam

Het organisatiecomité draagt zorg voor een uitgebreide berging/sleephulp, middels een professioneel serviceteam. Aan deze service kan een equipe nimmer rechten ontleen.

4.6 Acceptatie

De inschrijving wordt geaccepteerd als het volledige inschrijfgeld dan wel de eenmalige incassomachtiging door het organisatiecomité is ontvangen.

De acceptatiebrief wordt, nadat de equipe aan alle voorwaarden heeft voldaan op of rond 8 augustus 2018 per email toegestuurd.

4.7 Restitutie

Indien de inschrijving wordt geannuleerd is, ongeacht de reden van annulering, het volgende verschuldigd:

- a. Bij annulering van de inschrijving door de equipe vóór 1 april 2018 wordt het reeds betaalde (voor-)inschrijfgeld gerestitueerd onder aftrek van een bedrag van € 300,- annuleringskosten.
- b. Bij annulering van de inschrijving door de equipe vanaf 1 april 2018, doch voor 1 juni 2018, blijft het volledige inschrijfgeld verschuldigd en vindt geen restitutie van enig betaald bedrag plaats, tenzij voor de desbetreffende klasse overeenkomstig artikel 4.2 een wachtlijst is aangelegd en daarvan een andere equipe de plaats inneemt. Indien geen wachtlijst is aangelegd, kan de equipe die annuleert, mits het organisatiecomité hiermee instemt, een vervangende equipe de plaats laten innemen. In deze gevallen wordt het betaalde (voor-) inschrijfgeld gerestitueerd onder aftrek van € 300,- annuleringskosten.
- c. Indien de inschrijving wordt geannuleerd op of na 1 juni 2018 blijft het volledige inschrijvingsgeld verschuldigd en vindt geen restitutie plaats.
- d. In geval van annulering door het organisatiecomité zal het inschrijfgeld, onder aftrek van een vergoeding voor reeds gemaakte kosten, worden gerestitueerd. De restitutie zal ten minste 20% van het inschrijfgeld bedragen.

4.8 Verzekering van de equipe

De equipe dient tijdens de gehele rally verzekerd te zijn conform de Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (WAM) en dient verzekerd te zijn voor deelname aan regelmatigheidsritten inclusief behendigheidstesten. Het dekkinggebied moet zijn: Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk en Duitsland. Het is de verantwoording van de equipe om een dergelijke verzekering of uitbreiding van de bestaande verzekering te regelen. De equipe dient voorts in het bezit te zijn van een deugdelijke inzittendenverzekering.

4.9 Verzekering van het organisatiecomité

In het inschrijfgeld is de premie voor een aanvullende specifieke verzekering voor Historische Regelmatigheidsritten begrepen. De Stichting SLS Classic maakt gebruik van een secundaire verzekering ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de equipe (boven de WAM-dekking). De dekking gaat in bij de start van het wedstrijdgedeelte van de rally en eindigt bij de finish van het wedstrijdgedeelte of op het moment dat de betreffende equipe niet meer deelneemt.

De verzekeringspolis kan als volgt worden samengevat:

- de verzekering dekt, overeenkomstig de in de polis opgenomen voorwaarden, uitsluitingen limieten, equipes tegen het risico van aansprakelijkheid jegens derden, voor zover deze niet wordt gedekt door de eigen verzekering van de deelnemende auto;
- het eigen risico voor de equipe is € 250 per incident;
- de verzekering dekt niet de aansprakelijkheid tussen de equipes onderling.

4.10 Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal

Deelnemers moeten voor aanvang van het evenement de volgende verklaring van acceptatie en afstand van verhaal ondertekenen:

De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelname aan een historische regelmatigheidsrit zowel voor de deelnemer als voor derden het risico meebrengt van zaakschade en personenschade (letselschade), gevolgschade daaronder begrepen. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn rekening. De deelnemer heeft het NHRF Standaard Reglement, het bijzonder reglement en/of de uitgegeven bulletins van het evenement gelezen en verklaart deze te zullen naleven.

De Stichting SLS Classic, het organisatiecomité, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement, evenals de NHRF aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor welke schade dan ook -- ongeacht waaruit die schade bestaat en hoe die is ontstaan -- die een deelnemer in verband met deelname aan het evenement lijdt dan wel aan derden of andere deelnemers veroorzaakt.

Bovendien verklaart de deelnemer dat hij/zij het organisatiecomité, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement, alsmede de NHRF en gemeenten en overheden niet aansprakelijk zal stellen en zal vrijwaren tegen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden.

De deelnemer verklaart dat tijdens het evenement het motorrijtuig waarmee aan het evenement wordt deelgenomen tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid is verzekerd conform de vereisten zoals vastgelegd in de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) en dat de hiervoor berekende premie tijdig aan de assuradeur is betaald. Voorts verklaart de deelnemer dat hij/zij in het bezit is van een deugdelijke inzittendenverzekering en dat de hiervoor berekende premie tijdig aan de assuradeur is betaald. Het is de deelnemer bekend dat assuradeuren deelname aan regelmatigheidsritten soms uitsluiten van dekking. Indien dit voor de deelnemer het geval is, verklaart hij/zij een aanvullende verzekering te hebben afgesloten die de WAM-aansprakelijkheid tijdens het evenement volledig dekt.

De deelnemer verklaart dat hij/zij, indien van toepassing, over een geldig APK-keuringsbewijs beschikt, respectievelijk, indien het voertuig in het buitenland is geregistreerd en een technische keuring volgens het desbetreffende recht verplicht is, over een overeenkomstig geldig buitenlands keuringsbewijs.

*De deelnemer verklaart dat hij/zij als rijder in het bezit is van een geldig rijbewijs dat hij/zij kan overleggen **en de 18-jarige leeftijd heeft bereikt**. Ingeval de navigator geen geldig rijbewijs kan overleggen, dan wel de 18-jarige leeftijd nog niet heeft bereikt, verklaren rijder en navigator niet te zullen wisselen van functie.*

De deelnemer verklaart tenslotte dat hij/zij lichamelijk en geestelijk in een voldoende gezonde conditie verkeert om aan het evenement deel te nemen.

5 Reglement / bulletins

5.1 Wedstrijdleiding

De wedstrijdleiding is belast met het toepassen van de reglementen tijdens het evenement. In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de wedstrijdleiding.

5.2 Wijzigingen – bulletins

De door het organisatiecomité gepubliceerde definitieve versie van dit reglement kan worden gewijzigd indien onvoorziene omstandigheden hiertoe naar het oordeel van de wedstrijdleiding noodzakelijk zijn. Elke wijziging en/of elke aanvulling zal door middel van schriftelijke, 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 wordt de inhoud op andere wijze ter kennis van de equipes gebracht.

6 Startvolgorde – rallyschilden – wedstrijdnummers – reclame

6.1 Startnummers en startvolgorde

De wedstrijdnummers worden als volgt gereserveerd:

- startnummers 1 tot en met 99 voor de expertklasse;
- startnummers 101 tot en met 199 voor de sportklasse;
- startnummers 201 tot en met 299 voor de tourklasse.

Per klasse zal volgens onderstaande volgorde worden gestart:*

- Woensdag op wedstrijdnummer, oplopend per klasse; klassevolgorde: expert- en sportklasse gemengd, tourklasse.
- Donderdag op wedstrijdnummer, oplopend per klasse; klassevolgorde: expert- en sportklasse gemengd, tourklasse.
- Vrijdag op wedstrijdnummer, aflopend per klasse; klassevolgorde: tourklasse, expert- en sportklasse gemengd.
- Zaterdag alfabetische volgorde achternaam bestuurder; klassevolgorde: tourklasse, expert- en sportklasse gemengd.
- Zondag op wedstrijdnummer oplopend behoudens verschuivingen door organisatie**;
- klassevolgorde: expert- en sportklasse gemengd, tourklasse.

Op de laatste pagina van de routeboeken van de middagetappes op woensdag, donderdag, vrijdag en zaterdag wordt de startvolgorde per klasse en de starttijd van de 1e deelnemer voor de volgende dag bekend gemaakt, behoudens wijziging door het organisatiecomité (* en **).

Equipes dienen 15 minuten voor hun starttijd aanwezig te zijn bij de startlocatie. Raadpleeg dagelijks het publicatiebord voor de geplande starttijden en de startvolgorde voor de volgende etappe.

* kan door het organisatiecomité aangepast/gewijzigd worden.

**het organisatiecomité kan de top 5 van de tussenklassementen meer minuten uit elkaar laten starten, waarbij de hoogst geklasseerde equipe in de klassen als eerste vertrekt.

6.2 Rallyschilden

Het organisatiecomité voorziet elke equipe van vier rallyschilden (twee borden en twee stickers). Gedurende het gehele evenement dient op de voor- én op de achterkant van de auto een rallyschild of -sticker te zijn bevestigd. De schilden/ stickers dienen goed zichtbaar te zijn en mogen in geen geval, geheel of gedeeltelijk, een kentekenplaat van de auto bedekken.

6.3 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.

6.4 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 (en na beoordeling door het organisatiecomité) kan besloten worden dat de equipe niet toegelaten wordt tot de start.

De reclame op de portiernummers en rallyschilden, alsmede eventueel door het organisatiecomité verstrekte losse stroken met sponsornamen dienen verplicht gevoerd te worden. Bij het ontbreken van enig deel van de reclame wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

6.5 Gegevens bestuurder en navigator

Namen en nationaliteitsvlaggetjes van de bestuurder en de navigator op de voorschermen van de auto zijn toegestaan.

7 Controlekaarten

7.1 Algemeen

Bij de start van iedere etappe, krijgt elke equipe één of meer tijd- en/of route-controlekaarten. Op de tijdcontrolekaarten staat, in de kolom "time" het ideale tijdschema vermeld waarop de equipes zich bij de tijdcontroles dienen te melden. Uren en minuten worden steeds als volgt weergegeven: 00:01 – 24:00 (alleen minuten die verstreken zijn worden geteld). De tijden, zoals vermeld op de tijdcontrolekaarten zijn bindend.

7.2 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.

7.3 Veranderingen

Elke verbetering of verandering op een controlekaart (bijv. knoeien met letters, een vakje overslaan, een onherkenbare stempelafdruk plaatsen) wordt bestraft met minimaal 100 strafpunten en kan uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering of verandering is geparafeerd door een daartoe bevoegde official.

7.4 Verantwoordelijkheid

De equipe is zelf verantwoordelijk voor het op de juiste tijd overhandigen van de controlekaarten aan de bemande controles. De equipe dient direct te controleren of de controlekaarten correct zijn ingevuld door de officials. Indien dat naar de mening van de equipe niet het geval is, dan dient direct gereclameerd te worden, waarna de official, als hij/zij de vergissing erkent, de vergissing kan herstellen en paraferen.

8 Service en reparaties – milieu

8.1 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 nemen aan voorbijrijdende equipes. Bij een STOP-bord moet het voertuig minimaal één volle seconde stilstaan.

Elke equipe die de verkeersregels overtreedt zal worden bestraft met:

- eerste overtreding: 300 strafpunten;
- tweede overtreding: uitsluiting.

Officials **of marshals** die de overtreding hebben vastgesteld stellen de equipe hiervan zo mogelijk direct in kennis. Zij zijn verplicht de overtreding aan de wedstrijdleiding te rapporteren. Ook de politie kan verkeersovertredingen aan de wedstrijdleiding rapporteren. Op basis van deze rapportages kan de wedstrijdleiding tot toepassing van straf overgaan.

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 9 lid 3).

8.2 Maximum snelheid

Gedurende het gehele evenement moeten de equipes zich strikt houden aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid. Het organisatiecomité heeft de beschikking over officiële meetapparatuur. Iedere equipe kan tijdens het evenement meermalen gecontroleerd worden. Elke equipe die de ter plaatse toegestane maximum snelheid overschrijdt wordt als volgt bestraft: om het aantal strafpunten te berekenen, wordt het aantal kilometers dat de maximaal toegestane snelheid met meer dan 10% overschrijdt gekwadrateerd.

Voorbeeld

Toegestaan	Geconstateerd	Toegestaan + 10%	Aantal kilometers te hard (>10%)	Straf-seconden
30	40	33	7	49 (7x7)
30	50	33	17	289 (17x17)
50	60	55	5	25 (5x5)
50	70	55	15	225 (15x15)

Los van bovenstaande bestraffing kunnen buitensporige snelheidsovertredingen door het organisatiecomité worden beschouwd als het in diskrediet brengen van de historische rallysport zoals vermeld in artikel 8 lid 1.

8.3 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 te volgen.

Overtreding van de servicevoorschriften zal worden bestraft met:

- eerste overtreding: 300 strafpunten;
- tweede overtreding: uitsluiting.

Het is toegestaan assistentie in te roepen die niet vooraf is georganiseerd, bijvoorbeeld door het SLS-serviceteam.

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.

8.4 Milieu

Equipes dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke nadelige effecten van het evenement op de omgeving en het milieu. Het is verboden om te rijden met een afgebroken uitlaat waardoor overmatige geluidsoverlast wordt veroorzaakt. Elke auto dient een zeil of folie, met een minimale afmeting van 2x4 meter aan boord te hebben, wat dient als ondergrond bij reparaties, tijdens het parkeren, tijdens de lunch en aan het eind van een etappe.

Ongeacht de plaats waar reparaties worden uitgevoerd, dient de auto op folie geplaatst te worden. Deze plaatsen dienen altijd schoon te worden achtergelaten. Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of in daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponneerd. Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, dan is de equipe verplicht dit direct aan het organisatiecomité te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Geconstateerde schade wordt op de betrokken equipe verhaald.

Overtreding van deze voorschriften kan leiden tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de equipe jegens het organisatiecomité om de kosten van reiniging, schade, enz. te voldoen.

8.5 Uitlaatgeluid

Het uitlaatgeluid van de auto mag gedurende de rally op geen enkel moment 95 dB (A) overschrijden. Indien de auto niet voldoet aan deze regel, dan worden de volgende straffen opgelegd: constatering bij de start: de equipe wordt niet tot de start toegelaten. Constatering tijdens de rally: indien een verzoek tot reparatie niet wordt opgevolgd: 300 strafpunten. Indien het uitlaatgeluid de 95 dB (A) overschrijdt en een verzoek tot reparatie niet wordt opgevolgd kan de wedstrijdleiding tot uitsluiting beslissen.

9 Verloop van het evenement

9.1 Algemeen

De totale lengte van de SLS 2018 bedraagt voor de expertklasse circa 1900 kilometer, voor de sportklasse circa 1700 kilometer en voor de tourklasse circa 1650 kilometer. Van start tot finish dient een voorgeschreven route te worden gereden met inachtneming van de voor-geschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. De equipes in alle klassen dienen een aantal kaartleestrajecten en regularities af te leggen.

Voor het volgen van de route zijn er aparte routeboeken voor de expert-, sport- en tourklasse, waarin een gedetailleerde omschrijving staat van de route die moet worden gevolgd (inclusief de plaatsen van de tijdcontroles). Er zullen verschillende soorten routeopdrachten worden verstrekt, te weten bol-pijl opdrachten en diverse kaartleessystemen (zie bijlage B).

De routeboeken worden per etappe uitgegeven exact op de geplande starttijd bij TC-OUT controles. De benodigde routebeschelden worden in principe via de routeboeken verstrekt, het organisatiecomité kan tijdens het evenement op elk moment routebeschelden toevoegen.

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 het organisatiecomité zal de betreffende equipe worden bestraft met 300 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

9.2 Uitleg

Kaartfragmenten met daarop de ideale route en de plaatsen van de route- en tijdcontroles, alsmede een overzicht van de ideale controlekaart worden per dag, in principe 's avonds tijdens het diner, per klasse en op startnummer uitgereikt. De uitleg van de laatste etappe wordt uitgereikt op het finishpodium in Scheveningen.

9.3 Aanwijzingen van officials en marshals

Equipes zijn verplicht aanwijzingen en/of instructies van als zodanig herkenbare officials en marshals op te volgen. Overtreding kan een straf tot en met uitsluiting tot gevolg hebben, ter beslissing aan de wedstrijdleiding.

De officials en marshals ORG1 t/m ORG 8, 999, en C0 t/m C12 zijn Judges of Fact, 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 hoeft te nemen aan hen. Verder letten de Judges of Fact erop 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.

10 Start en finish van het evenement

10.1 Startcontrole

De startcontrole van elke etappe wordt aangegeven door een verticaal geel controlebord met de tekst "CONTROLE" (zie bijlage A). De (navigator van de) equipe dient zich op de starttijd van de equipe te melden bij de official(s) bij het controlebord.

10.2 Te laat melden

De juiste starttijd staat op de officiële startlijst die wordt gepubliceerd op www.slsclassic.nl en het publicatiebord op de startlocatie. Indien een equipe zich meer dan 30 minuten te laat meldt bij de startcontrole kan de wedstrijdleiding beslissen om deze equipe niet meer toe te laten tot de start, respectievelijk uit te sluiten van verdere deelname.

10.3 Finishcontrole

De finish van het evenement zal zijn op de boulevard in Scheveningen en wordt langs de route aangegeven door een verticaal geel controlebord met de tekst "CONTROLE". Het missen van de finishcontrole wordt bestraft met uitsluiting.

11 Controles

11.1 De juiste route

De route en de voorgeschreven gemiddelde snelheid zijn aangegeven in de routeboeken. Langs de route bevinden zich controles om na te gaan of een equipe:

- de in het routeboek aangegeven route rijdt (routecontroles);
- de route in de voorgeschreven tijd aflegt (tijdcontroles).

Alle controles worden aangegeven door middel van standaardborden (zie bijlage A). Het oponthoud bij een controle mag niet langer duren dan noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controlehandeling.

11.2 Routecontroles (RC)

Er zijn 3 soorten routecontroles:

- bemande routecontroles;
- onbemande routecontroles;
- zelfstempelcontroles.

Een **bemande routecontrole** is herkenbaar aan een verticaal geel bord met de tekst "CONTROLE" en bevindt zich in principe rechts* van de route. Een bemande routecontrole kan (op ca. 50 meter) voorafgegaan worden door een verticaal geel vooraanduidingsbord met de tekst "50m CONTROLE".

De equipe dient de controlekaart(en) te overhandigen aan één van de officials, die de controlekaart(en) invult, afstempelt, teruggeeft en/of een controlekaart inneemt.

Een **onbemande routecontrole** is herkenbaar aan een oranje bord (A4-formaat) met daarop een zwarte letter en bevindt zich in principe rechts* van de route. Een onbemande controle kan zijn voorzien van een wit bord met de tekst "CONTROLE".

De equipe dient de controleletter onuitwisbaar en enkellijng met een blauw of zwart schrijvende pen in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren.

Een **zelfstempelcontrole** is herkenbaar aan een oranje bord (A4-formaat) met een stempelsymbool. Een zelfstempelcontrole bevindt zich in principe rechts* van de route.

De equipe dient een leesbare afdruk van de stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Indien het stempelkussen van het organisatiecomité verdwenen of onbruikbaar is, dient de equipe een eigen stempelkussen te gebruiken.

*Waar dat niet wenselijk is, bijvoorbeeld om de routecontrole aan het zicht te onttrekken voor deelnemers die een foute route rijden of bij het systeem "punten vrije route", kan een routecontrole links van de route geplaatst zijn.

Bestrafing

Het missen van een routecontrole (RC) dan wel het aandoen van een routecontrole die niet langs de ideale route van de klasse waarin de equipe deelneemt staat, wordt bestraft met 100 strafpunten.

Herstelopdrachten

Bij routecontroles kunnen herstelopdrachten vermeld staan, die met voorrang op de opdracht waarmee men bezig is uitgevoerd moeten worden. De herstelopdrachten zijn in code vermeld:

1R, 2R: 1^e weg rechts, 2^e weg rechts (enz.)

ER : einde weg rechts

VR : voorrangsweg rechts

VO : voorrangsweg oversteken

HK : hier keren

NVO : niet verder omrijden en ter plaatse de voorgenomen route hervatten

DMIL : doorgaan met ingetekende lijn;

Indien u zich bij het ontvangen van de herstelopdracht DMIL niet op de ingetekende lijn bevindt, construeert u vanaf dat punt de kortste route naar de ingetekende lijn met inachtneming van de algemene kaartlees- en de trajectbepalingen.

- DMP : doorgaan met punt/pijl ...
Nieuwe route construeren naar het/de betreffende punt/pijl met inachtneming van de algemene kaartlees- en de trajectbepalingen.
- DM TC: doorgaan met TC...
Nieuwe route construeren naar de betreffende TC met inachtneming van de algemene kaartlees- en trajectbepalingen.

In de voorbeelden van de herstelcodes die hier boven vermeld staan kan in plaats van R (Rechts) ook L (Links) voorkomen.

11.3 Tijdcontroles (TC)

Een tijdcontrole is herkenbaar aan een verticaal geel bord met de tekst "CONTROLE" en bevindt zich meestal rechts van de route, maar kan zich ook links van de route of in een gebouw bevinden. In dergelijke gevallen zal dit duidelijk in de routebescheiden en/of door middel van dwangpijlen langs de route staan aangegeven. Een tijdcontrole kan (op ca. 50 meter) voorafgegaan worden door een verticaal, geel vooraanduidingsbord met de tekst "50m CONTROLE".

Een tijdcontrole wordt op de kaartfragmenten in het routeboek aangeduid met een vlaggetje, waarbij de punt van het vlaggetje de richting aangeeft waar de equipe vandaan dient te komen. Een tijdcontrole mag niet vanuit de verkeerde richting worden binnengereden. Overtreding zal worden bestraft met 100 strafpunten.

Registratie

Bij een tijdcontrole dient de equipe de controlekaart(en) te overhandigen aan één van de officials, die de tijd registreert en op de controlekaart(en) invult. Tijdens het evenement geldt de zendergestuurde tijd als wedstrijdtijd. Voor het vaststellen van de juiste tijd zijn de equipes zelf verantwoordelijk. Zij mogen de officiële klok raadplegen.

Het is toegestaan – zonder dat daarvoor tijdstraf in rekening gebracht wordt – een tijdcontrole aan te doen in de minuut voorafgaand aan de tijd die men geregistreerd wil hebben.

De equipe moet dan wel uitdrukkelijk te kennen geven aan de officials dat zij de volgende minuut geregistreerd wil hebben, anders noteren de officials de tijd van de lopende minuut.

Bestrafing

Om geen tijdstrafpunten op te lopen dient de bij de tijdcontrole geregistreerde tijd steeds gelijk te zijn aan de ideale passeertijd, die op de controlekaart vermeld staat in de kolom "TIME".

Lukt dat niet, dan treden onderstaande regels in werking: Buiten het openingstijdvenster (van 15 minuten voor de ideale passeertijd tot en met 30 minuten erna) aandoen van de tijdcontrole wordt beschouwd als het missen van de tijdcontrole en wordt bestraft met 300 strafpunten.

Vóór de ideale passeertijd aandoen van een tijdcontrole wordt bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking van de ideale passeertijd. De equipe wordt echter geacht op de ideale passeertijd begonnen te zijn aan het volgende traject.

Voorbeeld: meldt men zich bij de eerste TC 3 minuten te vroeg en bij de tweede TC 4 minuten te vroeg, dan levert dat $30 + 40 = 70$ strafpunten op.

Ná de ideale passeertijd aandoen van een tijdcontrole wordt bij de eerste tijdcontrole die men te laat aandoet bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking van de ideale passeertijd. In tegenstelling tot bij het te vroeg aandoen van een tijdcontrole cumuleren de tijdstrafpunten bij het te laat aandoen van een tijdcontrole niet. De ideale rijtijd van het volgende traject blijft gehandhaafd, wat inhoudt dat de ideale passeertijd van de volgende tijdcontrole vermeerderd wordt met de opgelopen achterstand.

Voorbeeld: de ideale passeertijd bij een TC is 10:15 uur, die van de volgende TC 11:05 uur. De equipe meldt men zich bij de eerste TC om 10:23 uur en bij de volgende TC om 11:17 uur. Dat levert bij de eerste TC 80 strafpunten op (8 minuten te laat). De volgende TC kent nu een aangepaste ideale passeertijd, die 8 minuten na de oorspronkelijke ideale passeertijd ligt, dus op 11:13 uur. Bij de volgende TC ontvangt de equipe 40 strafpunten, want men meldt zich 4 minuten na de aangepaste ideale passeertijd.

NB: stel dat de ideale passeertijd van de daaropvolgende TC 11:52 uur is, dan wordt de aangepaste ideale passeertijd voor die TC 12:04 uur (de achterstand op het ideale tijdschema bedraagt nu immers 12 minuten). Gebruik voor het bijhouden van de aangepaste ideale passeertijd de kolom "Competitor use" op de controlekaart.

Tijd inhalen

Het is toegestaan om per traject maximaal 10 minuten van een opgelopen achterstand in te lopen. Meer tijd inhalen wordt bestraft met 10 strafpunten per te veel ingelopen minuut.

Voorbeeld: een equipe heeft een tijdachterstand van 12 minuten en de volgende TC kent een ideale passeertijd van 11:52 uur. De aangepaste ideale passeertijd is dus 12:04 uur. De equipe kan zich nu ongestraft melden tussen 11:54 en 12:04 uur. Meldt de equipe zich echter bijvoorbeeld op de oorspronkelijke ideale passeertijd, dan levert dat 20 strafpunten op (2 minuten te veel tijd ingehaald).

De laatste TC van een etappe (TC-IN)

Bij een TC-IN aan het eind van een etappe mag men zich maximaal 10 minuten voor de (eventueel aangepaste) ideale passeertijd melden. De equipe dient in dat geval uitdrukkelijk te kennen te geven welke tijd men geregistreerd wil hebben, anders noteren de officials de tijd van de lopende minuut!

Mist men de TC-IN aan het eind van een etappe, dan zal de equipe in de gelegenheid worden gesteld de tijd- en routecontrolekaart(en) van de betreffende etappe alsnog in te leveren, zodat deze uitgerekend kunnen worden en het al toegekende maximum aantal strafpunten kan worden gecorrigeerd. De hieraan verbonden voorwaarden zijn:

- de tijd- en routecontrolekaart(en) dienen uiterlijk de volgende dag vóór de start van de eerste equipe te zijn ingeleverd bij de 1e TC van de nieuwe etappe;
- op de tijdcontrolekaart worden alleen door een official geparafeerde tijden geaccepteerd;
- op de controlekaart(en) worden de controles na de laatste controlestempel als gemist beschouwd, om te voorkomen dat achteraf nog controles op de controlekaart(en) worden aangebracht;

12 Dwangpijlen en NO GO borden

Langs de route kunnen oranje SLS-dwangpijlen zijn geplaatst. Deze pijlen worden gebruikt om de equipe bijvoorbeeld om een onverwachte wegblokkering heen te leiden of om de equipe naar een controle te leiden. De pijlen dienen gevolgd te worden totdat de equipe het einde van de omleiding, aangegeven door twee boven of naast elkaar geplaatste oranje SLS-dwangpijlen bereikt. Op dat punt dient men de voorgenomen route te vervolgen. SLS-dwangpijlen vormen nooit aanleiding tot omrijden.

Te allen tijde dient de equipe - en deze is daarvoor zelf volledig verantwoordelijk, ook indien de route niet door het organisatiecomité is afgepijld - zo kort mogelijk na een onderbreking de oorspronkelijk geplande route te vervolgen.

Wanneer een weg aan het begin voorzien is van een oranje SLS-dwangpijl met de punt naar beneden, dan mag deze weg vanaf deze zijde niet worden bereden. Indien de betreffende weg deel uitmaakt van de voorgenomen (geconstrueerde) route, dient een omweg te worden gemaakt conform de bepalingen in bijlage B, artikel 2.

Wanneer een weg aan het begin voorzien is van een door het organisatiecomité geplaatst bord met de tekst NO GO, dan betekent dit dat het niet de bedoeling is dat die weg bereden wordt. Een weg met een NO GO bord maakt derhalve geen deel uit van de voorgenomen route en het bord kan dus ook geen aanleiding zijn te gaan omrijden. Het bord is uitsluitend bedoeld om te voorkomen dat men de betreffende weg per ongeluk toch zou inrijden. Voorbeelden van de te gebruiken SLS-dwangpijlen en NO GO borden staan in bijlage A.

13 Q-zones

Op het aan de deelnemers te verstrekken kaartmateriaal, of langs de route kunnen zogenaamde Q-zones (Quiet-zones) zijn aangegeven. Indien langs de route Q-zone borden zijn geplaatst, dan kan daarop de lengte van de betreffende Q-zone worden vermeld. Binnen deze zones dienen de deelnemers er nadrukkelijk op toe te zien dat met gepaste snelheid en met een minimum aan overlast wordt gereden (maximaal 30 kilometer per uur). Er zal binnen deze Q-zones streng worden gecontroleerd op het rijgedrag. Voorbeelden van Q-zone borden staan in bijlage A.

14 Regularities – tripcheck

14.1 Algemeen

Een regularity is een specifiek beschreven route, die loopt van een 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 (eventueel wisselende) gemiddelde snelheid worden afgelegd. De te hanteren gemiddelde snelheden worden voor elke regularity vermeld in het betreffende routeboek en/of kunnen worden overhandigd bij de start van de regularity.

Regularities worden op openbare wegen verreden die derhalve niet zijn afgesloten voor het overige verkeer. In regularities kunnen routecontroles zijn opgenomen.

14.2 Start regularity

De start kan plaatsvinden bij een bemande controle. Een bemande start is herkenbaar aan een bord met de tekst “CONTROLE”. De official van de controle 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 het organisatiecomité verstrekte gegevens eenvoudig is te bepalen) bij een dergelijke zelfstart te vertrekken. De feitelijke startlocatie wordt in het routeboek duidelijk omschreven en langs de route aangegeven met een bord “START REGULARITY”.

14.3 Tijdmeting

Om te controleren of de regularity met de juiste gemiddelde snelheid wordt gereden zullen één of meer tijdmetingen plaatsvinden die niet in de routebescheiden zijn aangegeven. Een dergelijke tijdmeting kan worden gevolgd door 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.

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

Tenzij in de route-instructies anders is aangegeven, zal een meting zich nimmer bevinden binnen 2 kilometer na:

- de start van de regularity;
- een spoorwegovergang;
- een beweegbare brug;
- verkeerslichten.

14.4 Finish regularity

De regularity eindigt zodra de equipe een bordje met de tekst "END REGULARITY" is gepasseerd.

14.5 Normtijden

Voor iedere regularity geldt een totaal maximum op te lopen aantal strafpunten voor tijdafwijking (bij alle tijdmetingen opgeteld). Dit maximum (normtijd genoemd) bedraagt per regularity **100** strafpunten.

Het is op straffe van **100** strafpunten verboden om tijdens een regularity:

- te vroeg van start te gaan;
- 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.

14.6 Trip check

De afwijking van de tripmaster van de uitzetter is minder dan 0,1%.

15 Hergroepering – instromen

15.1 Hergroepering

In de route kunnen hergroeperingen zijn opgenomen. Het doel van hergroeperingen is achterstand op het tijdschema in te lopen en de intervallen te verkleinen die tussen de equipes ontstaan door vertraging en/of opgave. De finish van een etappe en de start van een volgende etappe worden aangemerkt als een hergroepering.

Bij elke TC-OUT wordt gestart op het ideale tijdschema ongeacht de eventueel eerder opgelopen achterstand.

15.2 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 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 TC OUT, dus aan het begin van een etappe.

16 Samenvatting straffen

Artikel	Reden	Straf
2.2	Aanwezigheid navigatiesysteem	Max. uitsluiting
2.2	Auto die niet voldoet aan dit artikel	Start weigeren
2.3	Wijziging samenstelling equipe tijdens evenement	Uitsluiting
2.3	Misbruik mobiele telefoon	Max. uitsluiting
2.3	Incorrect, frauduleus, onsportief gedrag	Max. uitsluiting
3.1	Wisselen van auto na de start	Uitsluiting
4.6	Inschrijfgeld niet (volledig) voldaan	Start weigeren
4.10	Vrijwaringsverklaring niet ondertekend	Start weigeren
6.4	Niet voldoen aan reclameregels	Start weigeren
6.5	Afwezigheid reclame van het organisatiecomité	Start weigeren
7.3	Verbetering/verandering controlekaart	Max. uitsluiting
8.1	Eerste overtreding verkeersregels	300 strafpunten
8.1	Tweede overtreding verkeersregels	Max. uitsluiting
8.2	Overschrijding toegestane maximum snelheid	Max. uitsluiting
8.2	Verkeers- en/of rijgedrag (Judges of Fact)	Max. uitsluiting
8.3	Eerste overtreding servicevoorschriften	300 strafpunten
8.3	Tweede overtreding servicevoorschriften	Uitsluiting
8.4	Overtreding milieuvoorschriften	Max. uitsluiting
9.1	Niet toegestaan kaartmateriaal	300 strafpunten
9.1	Niet toegestaan kaartmateriaal (tweede constatering)	uitsluiting
9.3	Niet opvolgen aanwijzingen officials	Max. uitsluiting
10.2	Per minuut te laat melden bij start etappe	10 strafpunten
10.2	Meer dan 30 minuten te laat melden bij start etappe	Max. uitsluiting
10.3	Missen van de finishcontrole	Uitsluiting
11.1	Controle binnenrijden uit andere richting dan route	100 strafpunten
11.1	Bij een controle achteruit rijden	100 strafpunten
11.2	Missen van een routecontrole	100 strafpunten
11.2	Aandoen van een routecontrole die niet langs de ideale route staat	100 strafpunten
11.3	Per minuut te vroeg of laat melden bij een tijdcontrole	10 strafpunten
11.3	Missen van een tijdcontrole	300 strafpunten
11.3	Missen van de laatste tijdcontrole van een etappe	Controles na laatste stempel gemist
14.3	Per seconde te vroeg of te laat op een regularity	1 strafpunt
14.2	Te vroeg starten bij een regularity	100 strafpunten
14.5	Tijdens een regularity controle van verkeerde richting	100 strafpunten
14.5	Tijdens een regularity bij een controle achteruit rijden	100 strafpunten
14.5	Tijdens een regularity doorgang versperren	100 strafpunten
14.5	Normtijd op een regularity	100 strafpunten

17 Vragen en protesten

17.1 Vragen

Een equipe kan bij de contactpersonen deelnemers schriftelijk vragen indienen over het verloop van de wedstrijd of over opgelopen strafpunten. Daartoe is in elk routeboek een vragenformulier opgenomen. Een formulier met vragen over een etappe dient uiterlijk **dezelfde dag voor 23:00 uur** te zijn ingediend.

Een formulier met vragen over etappe 9 op zondag 2 september dient uiterlijk 30 minuten na de eigen aankomsttijd bij de TC-IN in **Klaaswaal, (De Koningshoeve)**, vóór vertrek naar de finish in Scheveningen te zijn ingediend. Indien men met het verkregen antwoord geen genoegen wil nemen, kan een protest worden ingediend.

17.2 Protesten

Een protest dient binnen 30 minuten na het publiceren van de etappe uitslag te worden ingediend. Elk protest moet persoonlijk schriftelijk worden ingediend bij de contactpersonen deelnemers, 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 uitzetters en degene die het protest heeft ingediend, alsmede van eventuele getuigen die eventueel relevant zijn voor de zaak in kwestie.

18 Klassementen

18.1 Klassering

Het eindklassement wordt per klasse bepaald door per equipe alle strafpunten bij elkaar op te tellen. De equipe met het laagste totaal aantal strafpunten per klasse, wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen, de naast hogere equipe tot tweede, enz. In geval van een ex-aequo situatie wordt de equipe die de minste strafpunten op de laatste en indien noodzakelijk voorlaatste regularity heeft behaald tot winnaar uitgeroepen. Als dit onvoldoende is voor een beslissing, wordt de equipe met de auto van het laagste bouwjaar het hoogst geklasseerd.

Algemeen winnaar van het evenement is de winnaar van de expertklasse.

18.2 Officiële en definitieve uitslag

De officiële uitslag zal op het in het programma aangegeven tijdstip 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.

18.3 Tussenklassementen

Na etappe 1, 3, 5 en 8 wordt een officieel tussenklassement bekendgemaakt. Deze officiële tussenklassementen worden, behoudens nog lopende vragen en protesten, 30 minuten na publicatie definitief. Tegen elementen van de officiële uitslag die zijn ontleend aan een officieel tussenklassement kan na het definitief worden van het desbetreffende tussenklassement niet meer worden geprotesteerd.

18.4 Teamklassement

De resultaten van de teams worden bepaald door per dag het aantal punten van de drie best geklasseerde equipes van een team op te tellen. De winnaar van het teamklassement is het team dat wanneer de behaalde teamresultaten per dag worden opgeteld, het hoogste aantal punten heeft behaald. De equipe krijgt ten behoeve van het teamklassement punten aan de hand van de dagklasseringen volgens onderstaand schema:

1e plaats	:	100 punten	11e plaats	:	64 punten
2e plaats	:	95 punten	12e plaats	:	62 punten
3e plaats	:	90 punten	13e plaats	:	60 punten
4e plaats	:	86 punten	14e plaats	:	58 punten
5e plaats	:	82 punten	15e plaats	:	56 punten
6e plaats	:	78 punten	16e plaats	:	54 punten
7e plaats	:	75 punten	17e plaats	:	52 punten
8e plaats	:	72 punten	18e plaats	:	50 punten
9e plaats	:	69 punten	19e plaats en lager	:	steeds 1 punt minder
10e plaats	:	66 punten			

In geval van een ex-aequo situatie wordt het team met daarin de equipe met het hoogste aantal punten het hoogst geklasseerd.

19 Prijzen en prijsuitreiking

19.1 Prijzen

Er zijn fraaie prijzen in de vorm van een (Scheveningse) haring beschikbaar. Deze worden uitgereikt (twee per equipe) aan:

- de nummers 1 t/m 3 in het algemeen klassement van de expert-, sport- en de tourklasse;
- het best geklasseerde team van het teamklassement in de expert-, sport- en de tourklasse (medailles voor de equipes binnen een team);
- dagelijks de nummer 1 van het dagklassement in de expert-, sport-, tourklasse.

De equipe die algemeen winnaar wordt van de 55e SLS (zie artikel 18) ontvangt één exclusief Chopard Mille Miglia horloge en één deskklok model Mille Miglia GT. Tevens wordt aan de algemeen winnaar van de 55e SLS de Haringcup uitgereikt. Deze cup blijft na uitreiking in bezit van het organisatiecomité SLS.

De dagprijzen worden de volgende dag tijdens het diner uitgereikt aan de dagwinnaars in de expert-, sport- en tourklasse. Deze prijzen worden uitgereikt op basis van de daguitslag zoals die op dat moment bekend is en zijn onherroepelijk.

Voor bepaalde prestaties en/of klasseringen kunnen door sponsors van de 55e SLS speciale prijzen beschikbaar worden gesteld.

19.2 Prijsuitreiking

De prijsuitreiking zal plaatsvinden op zondag 2 september 2018 tijdens de feestelijk afsluiting in Scheveningen. Kledingadvies: informeel.

BIJLAGE A: STANDAARDBORDEN

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



Vooraanduidingsbord



Passeercontrole (PC)



Regularity



Verboden voor rit



Quiet-Zone



Dwangpijl (volgen)



Einde dwangpijlen (stop volgen)



Voorbeelden van alle standaardborden zijn te zien bij de documentencontrole.

BIJLAGE B: ROUTEOPDRACHTEN

1. Bol-pijl met en zonder afstanden

- a. Aan de hand van getekende bol-pijl situaties en met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen, dient de kortste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De getekende situaties dienen in nummervolgorde afgewerkt te worden.
- b. De afstand tussen 2 opeenvolgende bol-pijl situaties kan worden aangegeven. Tevens kan de totale afstand vanaf de voorgaande TC aangegeven, alsmede de nog af te leggen afstand tot de volgende TC of tot het begin van een kaartleestraject. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (*).
- c. Indien de afstand tussen 2 opeenvolgende bol-pijlsituaties minder is dan 100 meter, dan kan dit in het routeboek extra worden aangegeven middels een verticale pijl tussen de betreffende situaties.
- d. De situaties zijn niet op schaal getekend en 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. Alle wegen die uitkomen op de bol-pijl situatie zijn getekend. Doodlopende en/of verboden wegen mogen niet worden bereden en hoeven niet te zijn getekend. Is zo'n weg wel getekend, dan is die weg voorzien van een blokkeringssymbool (blokje).
- f. Verharde wegen worden aangegeven middels een ononderbroken lijn.
- g. Onverharde wegen worden aangegeven middels een onderbroken lijn.
- h. Zolang de volgende bol-pijl situatie nog niet is bereikt dient de meest doorgaande (hoofd)weg te worden gevolgd.
- i. Ter nadere oriëntatie kunnen herkenningspunten in de getekende situaties worden weergegeven. Zie hiervoor de bol-pijl legenda die in het routeboek van etappe 1 is opgenomen.

2. Kaartlezen algemeen

- a. Uitsluitend in het routeboek van etappe 1 zijn de legenda's voor alle tijdens de 55° SLS gebruikte kaarten opgenomen.
- b. Voor alle kaartfragmenten geldt dat uitsluitend wegen welke voorzien zijn van 2 bermlijnen – waarvan er minimaal 1 ononderbroken is – in de route mogen worden opgenomen.
- c. Bermlijnen, kaarttekens, toeristische kaarttekens en teksten onderbreken een weg niet. Met uitzondering van het kaartteken "wegafsluiting" (bij een stafkaart met schaal 1:50.000). Door het organisatiecomité op de kaart aangebrachte teksten, tekstkaders en symbolen (bijv. (reclame)stickers, rondjes met pijlnummers, tankstation aanduidingen, tekst vakken, TC vlaggetjes, enz.) onderbreken een weg wel.
- d. 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.
- e. Er dient per kaartfragment te worden geconstrueerd en gereden. Indien een traject wordt verreden op meer kaartfragmenten zal tenminste de laatste pijl of punt van een kaartfragment worden herhaald op het volgende kaartfragment. Er wordt nooit een probleem gemaakt van de overgang van een bol-pijl traject naar een kaartfragment, of van kaartfragment naar kaartfragment.
- f. Het organisatiecomité kan op een kaartfragment cirkels en/of ellipsen plaatsen. In een dergelijke cirkel of ellips is de route vrij en zijn er geen controles geplaatst.
- g. Op de kaartfragmenten zijn de punten (zoals genoemd in art. 4, 5, 6 en 7) ter verduidelijking omcirkeld. Het te berijden punt is de punt in de cirkel. Op deze cirkels is het bepaalde in art. 2f niet van toepassing.
- h. Weggedeelten die op een kaartfragment zijn voorzien van een blokkeringskruis mogen niet in de route worden opgenomen.
- i. Deelnemers aan de SLS zijn geen bestemmingsverkeer of landbouwverkeer.
- j. Samenkomsten van wegen mogen meermalen in de route worden opgenomen, ongeacht de richting.
- k. Rotondes mogen altijd worden gebruikt, ongeacht of ze als zodanig op het kaartfragment staan of niet.

- l. Een tijdcontrole (TC) mag slechts één keer in de route worden opgenomen en worden aangedaan en uitsluitend vanuit de richting van de punt van het vlaggetje dat op het kaartfragment de plaatsing van de TC aanduidt.
- m. Wegen voorzien van een verkeersbord aanduidende doodlopende weg mogen in de route worden opgenomen.
- n. **Indien reglementair de keuze bestaat uit twee even lange routes, dan dient gekozen te worden voor de route linksom (tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).**
- o. Keren op de route is niet toegestaan tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven.

Onderstaande punten gelden NIET voor het systeem “Punten vrije route” (artikel 6):

- o. Er mag uitsluitend gebruik worden gemaakt van wegen die voorkomen op de door het organisatiecomité verstrekte kaartfragmenten.
- p. Wegen mogen meermalen, maar per traject (dus van TC naar TC) slechts in één richting in de route worden opgenomen.
- q. Indien een weg niet kan of mag worden ingereden, dan dient vanaf dat punt en met inachtneming van de routeopdracht en algemene bepalingen, via op het kaartfragment voorkomende wegen een zodanige omweg gemaakt te worden, dat in volgorde van belangrijkheid:
 - 1. zo min mogelijk van de oorspronkelijk geconstrueerde route gemist wordt;
 - 2. de omweg zo kort mogelijk is.
- r. Bij het bepalen van de omweg is de oorspronkelijk geconstrueerde route van TC naar TC leidend wanneer het gaat om het bepalen van de rijrichting van een weg.
- s. Indien de omweg ook niet te rijden is, dan vervalt deze en dient vanaf dat punt met inachtneming van het bovenstaande een nieuwe omweg gemaakt te worden.
- t. Indien de weg waarop u rijdt overgaat in een nieuwe, niet op de kaart voorkomende weg dan mag van deze nieuwe weg gebruik worden gemaakt als de oude kaartweg niet meer te berijden, te bereiken of niet meer aanwezig is. De nieuwe weg dient te worden gevolgd tot een kaartweg wordt bereikt. Indien mogelijk dient (een zo groot mogelijk deel van) de gemiste geconstrueerde route alsnog gereden te worden, waarbij gehandeld dient te worden volgens artikel 2 sub q.
- u. Veranderde wegaansluitingen, zowel aan het begin als aan het eind van een weg mogen worden gebruikt, mits de oude wegaansluiting niet meer te berijden, te bereiken of niet meer aanwezig is en de nieuwe wegaansluiting zich bevindt binnen 100 meter van de (plaats van de) oude wegaansluiting. Is dit niet het geval dan dient gehandeld te worden volgens artikel 2 sub q.
- v. De kaarten hebben een schaal van 1:50.000 en 1:100.000. In alle gevallen dient de geconstrueerde route zo nauwkeurig mogelijk gereden te worden (zoveel mogelijk de kaartweg rijden).

3. Ingetekende (blinde) lijn (met barricades)

- a. De ingetekende lijn dient zo nauwkeurig mogelijk van het begin tot het eind gereden te worden in voorwaartse richting. Ter verduidelijking kan de rijrichting naast de lijn worden aangegeven met pijltjes.
- b. Onder de ingetekende lijn wordt geacht een weg/weggedeelte te liggen. Indien dit niet het geval is, dan treden de omrijregels (artikel 2 sub q) in werking.
- c. De ingetekende lijn kan zijn voorzien van barricades (genummerde streepjes haaks op de ingetekende lijn). 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. U dient op de laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen voor de barricade de ingetekende lijn te verlaten en de ingetekende lijn op de eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen na de barricade weer in voorwaartse richting te gaan berijden. Deze zogenaamde nevenroute vormt onderdeel van de geconstrueerde route.
- e. Bij het construeren en rijden van deze nevenroute is het toegestaan om via de ingetekende lijn te rijden, echter uitsluitend in voorwaartse richting. Het kruisen en/of raken van de ingetekende lijn is toegestaan.

- f. Met inachtneming van het bovenstaande dient de nevenroute zo kort mogelijk te zijn.
- g. Voor deelnemers in de Expert- en Sportklasse kan de ingetekende lijn ook voorkomen als een blinde lijn. In een dergelijk geval is het onderliggende kaartfragment in het routeboek niet zichtbaar.

4. Pijlen en/of punten kortste route

- a. De pijlen en/of punten dienen in nummervolgorde in de route te worden opgenomen.
- b. Een pijl dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden. Een pijl wordt aangegeven door een lijnstuk met een pijlteken. Het pijlteken hoeft niet aan het einde van het lijnstuk te staan. De pijl wordt echter geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
- c. Op weg naar een pijl, punt of TC dient de kortste route geconstrueerd en bereden te worden.
- d. Punten, pijlen en/of gedeelten van pijlen mogen altijd bereden, geraakt en/of gekruist worden, ook als ze reeds eerder bereden zijn, of nog bereden moeten worden, waarbij pijlen uitsluitend in de richting van de pijl mogen worden bereden.
- e. Indien een punt op het kaartfragment 'naast de weg ligt', dan bestaat ter plaatse de mogelijkheid om de route 'onder het punt' te rijden.

5. Punten 1 na kortste route

- a. De punten dienen in nummervolgorde in de route te worden opgenomen.
- b. Op weg naar een punt dient de op 1 na kortste route geconstrueerd en bereden te worden, op weg naar een TC de kortste route.
- c. Punten mogen altijd bereden worden, ook als ze al eerder bereden zijn, of nog bereden moeten worden.
- d. Indien een punt op het kaartfragment 'naast de weg ligt', dan bestaat ter plaatse de mogelijkheid om de route 'onder het punt' te rijden.

6. Punten vrije route

- a. De punten dienen in nummervolgorde in de route te worden opgenomen.
- b. Onder ieder punt ligt een al dan niet op de kaart voorkomende weg.
- c. De route naar een punt en een TC is vrij. In verband met de veiligheid dient de route –zoveel mogelijk - zo gekozen te worden, dat de route in voortgaande richting, dus bij voorkeur zonder te keren, kan worden vervolgd.
- d. Uitsluitend controles die binnen een straal van 25 meter van een punt zijn geplaatst dienen te worden aangedaan. Deze controles worden geacht precies op het punt te staan.

7. Kompaspunten kortste route

- a. De punten dienen in nummervolgorde in de route te worden opgenomen.
- b. Op het kaartfragment kunnen de (wind)richtingen aangegeven zijn van waaruit het punt moet worden benaderd en waarin de route vanaf het punt moet worden vervolgd. Als geen (wind)richting is aangegeven, dan is men vrij in de keuze van de richting.
- c. Punten mogen altijd bereden worden, ook als ze eerder bereden zijn, of nog bereden moeten worden
- d. Indien een punt op het kaartfragment 'naast de weg ligt', dan bestaat ter plaatse de mogelijkheid om de route 'onder het punt' te rijden.
- e. Met inachtneming van sub a t/m sub d dient een zo kort mogelijke route te worden geconstrueerd en gereden.

8. Combinatie van systemen

- a. Systemen kunnen in combinatie met elkaar worden gebruikt. De bepalingen die gelden voor de individuele systemen blijven daarbij onverminderd van toepassing.
- b. Voorbeelden van voorkomende combinaties van systemen zijn:
 1. Pijlen kortste route, punten 1 na kortste route: op weg naar een pijl en TC de kortste route, op weg naar een punt de op 1 na kortste route.
 2. Pijlen kortste route, punten vrije route: op weg naar een pijl en TC de kortste route, op weg naar een punt een vrije route. Aangezien de route naar een punt vrij is, is het toegestaan om bij de bepaling van de kortste route vanaf een punt naar de eerstvolgende pijl 'op het punt' te keren. Voor wat betreft de controles op een punt: die worden geacht op het punt te staan, dus nooit nogmaals noteren op weg naar een volgende pijl.
 3. Pijlen kortste route met barricades: eerst van pijl naar pijl de kortste route construeren, vervolgens op de pijl de barricade(s) ontwijken conform de bepalingen van het systeem ingetekende lijn met barricades, waarmee de totale geconstrueerde route ontstaat die gereden dient te worden.
- c. In voorkomende gevallen kan in het routeboek ter verduidelijking een korte toelichting worden gegeven.

C CALAMITEITENPROCEDURE

1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

- de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
- er sprake is van een ongeval waarbij een deelnemer en/of official betrokken is en met meer dan alleen "blikshade".

Zodra er sprake is van een calamiteit dient zoveel mogelijk volgens deze calamiteitenprocedure te worden gehandeld om de berichtgeving en de afhandeling hiervan zoveel mogelijk gestroomlijnd te laten verlopen.

2. Alarmering binnen het organisatiecomité

De eerste inschatting van de ernst van een calamiteit ligt in de regel bij de official, een deelnemer, of zo er officiële hulpdiensten aanwezig zijn, bij de politie, brandweer of ambulancepersoneel. Wordt een calamiteit geconstateerd dan wordt direct contact opgenomen met het calamiteitenteam.

CALAMITEITENTEAM, telefoon:

- +316 – 53 27 29 69 (Cees de Jong)
- +316 – 50 60 50 50 (Yolanda Zijl)

3. Informatie hulpdiensten en calamiteiten

Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).

- Is 1-1-2 al gebeld? Als "elke seconde telt", bel dan direct 1-1-2. In vrijwel alle landen van West Europa wordt dit zelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
- Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam (zoals vermeld in de telefoonlijst).
- Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
- Beschrijf wat er is gebeurd:
- Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en/of overige weggebruikers gewond zijn);
- Wat (of een persoon bekneeld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
- Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke);
- Tijdstip
- Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
- Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!

Is er bij het ongeval geen bereik met de mobiele telefoon, dan meldt men dit aan de eerstvolgende deelnemer met het verzoek door te rijden naar de eerstvolgende tijdcontrole of een locatie waar hij of zij wel bereik heeft. Hij of zij meldt al hetgeen hierboven staat beschreven. Hij of zij moet daarna niet vergeten terug te rapporteren naar de hulpverleners op de plaats van het ongeval dat er professionele hulp onderweg is, zodat de hulpverleners de slachtoffers gerust kunnen stellen.

4. Overige activiteiten

- Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
- Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrekt nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).

- Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van de overige deelnemers en overige verkeersdeelnemers).
- Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is)
- Houd eventueel het publiek op veilige afstand. Ondersteun waar mogelijk artsen en hulpdiensten (een official is ondergeschikt aan de politie, brandweer en/of ambulance (GGD)).
- Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
- Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
- Informeer het calamiteitenteam over de voortgang van externe hulpdiensten.

5. Veiligheidsregels:

- Blijf kalm en beheerst, ook in je berichtgeving.
- Geef je informatie kort, bondig en zakelijk door: wie, wat, waar en wanneer.
- Neem je eigen veiligheid steeds in acht.
- Indien het calamiteitenteam u opdraagt extra (veiligheids)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.