

BIJZONDER REGLEMENT SLS 2022
01.08.2022



Inhoudsopgave

1.	Organisatorische aspecten	3
1.1.	Omschrijving van het evenement	3
1.2.	Organisatie	4
1.3.	Locaties	4
1.4.	Programma.....	5
1.5.	Inschrijvingen	5
1.6.	Verzekering – vrijwaringsclausule	7
1.7.	Toe te laten auto's.....	7
1.8.	Verloop van het evenement	9
1.9.	Vragen	10
1.10.	Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking.....	11
2.	Technische aspecten.....	13
2.1.	Routeboek	13
2.2.	Controlekaarten.....	13
2.3.	Routeopdracht.....	14
2.4.	Routecontroles	14
2.5.	Herstelopdrachten	14
2.6.	Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf	15
2.7.	Regularity (Regelmatigheidsproef - RP)	17
2.8.	Trip check.....	18
2.9.	Routeonderbrekingen.....	18
2.10.	Dwangpijlen & NO GO borden	18
2.11.	Snelheidscontroles	18
2.12.	Quietzones	19
2.13.	Samenvatting straffen technische aspecten	19
2.14.	* Zie ook de tekst van artikel 2.6.4.....	19
2.15.	Voorbeelden controlemateriaal	20
3.	BESCHRIJVING SYSTEMEN	21
3.1.	Algemeen	21
3.2.	Ingetekende lijn (met barricades)	22
3.3.	Pijlen (op één na) kortste route	22
3.4.	Punten (op één na) kortste route	23
3.5.	Kompaspunten	23
3.6.	Punten vrije route	23
3.7.	Combinatie van systemen	24
3.8.	Bol-pijl (met of zonder afstanden)	24
	Bijlage A – Verklaring van afstand en verhaal	25
	Bijlage B - Calamiteitenprocedure	26

Dit bijzonder reglement is gebaseerd op het standaardsjabloon van de NHRF.

In verband met het lidmaatschap van zowel NHRF als KNAF is in hoofdstuk 1 en hoofdstuk 2 met goedkeuring van de NHRF-reglementencommissie, afgeweken van het standaardsjabloon.

In hoofdstuk 3 zijn van het standaardsjabloon afwijkende (sub)artikels en teksten **vet rood** gekleurd.

1. Organisatorische aspecten

1.1. Omschrijving van het evenement

1.1.1. Algemeen

De Stichting Classic SLS organiseert van 25 tot en met 28 augustus 2022 de 58e SLS: een regelmatigheidsrally waarbij navigatie en het aanhouden van een gemiddelde snelheid, die de 50 km/uur niet te boven gaat, bepalend zijn voor de eindresultaten. De route van de rally voert over de openbare weg en kan regularities en/of speciale navigatieopdrachten en/of een combinatie hiervan bevatten. De regelmatigheidsrally omvat diverse kaartleessystemen en wordt verreden in Duitsland, Luxemburg, België en Nederland. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles.

Er kan worden ingeschreven in drie klassen. De klassen onderscheiden zich in de wijze waarop de informatie wordt verstrekt, de moeilijkheidsgraad van de opdrachten en de te rijden gemiddelde snelheid. De te rijden gemiddelde snelheid zal niet hoger zijn dan 50 kilometer per uur. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingsroutes over snelwegen).

De 58^e SLS telt mee voor:

Georganiseerd door de DHRC:

- het Nederlands Kampioenschap Historische Rally's 2022.

Georganiseerd door de KNAF:

- het Nederlands Historisch Regularity Rally kampioenschap 2022, categorie expert, sport en tour.

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De benodigde (lokale) overheden hebben ontheffing verleend aan de Stichting Classic SLS voor het houden van een regelmatigheidsrit voor klassieke personenauto's van 25 tot en met 28 augustus 2022.

Alle gemeenten en overige wegbeheerders hebben verklaard geen bezwaar te hebben tegen gebruik van de in de route opgenomen wegen. De originele ontheffingen en/of verklaringen van geen bezwaar zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de official vergunningen, kopieën bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren daarnaar verwijzen.

1.1.3. Definities

Deelnemer	: natuurlijk persoon of rechtspersoon;
Equipe	: bestuurder en navigator;
Etappe	: van een TC UIT tot een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	: route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles.

1.1.4. Reglement en bulletins

De 58e SLS wordt verreden volgens het bijzonder reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. De NHRF heeft dit reglement op 30 juli 2022 goedgekeurd onder nummer NHRF-RC-22-6. De KNAF heeft dit reglement op 09-08-2022 goedgekeurd onder nummer 0456.22.292.

De wedstrijdleider is belast met het toepassen van dit reglement. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekend worden gemaakt. Deze bulletins maken integraal deel uit van dit reglement. De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden.

Het bijzonder reglement is tevens beschikbaar in het Engels, de tekst van het bijzonder reglement in het Nederlands is bindend.

De Stichting Classic SLS is lid van:

- de Nederlandse Historische Rally Federatie (NHRF);
- de Knac Nationale Autosport Federatie (KNAF), sectie Historische Rallysport.

Op de 58e SLS zijn van toepassing:

- het standaard reglement van de NHRF (versie 3.1, oktober 2018);
- De FIA Code Sportif International (CSI) en haar bijlagen;
- het 2022 KNAF reglementenboek;
- het 2022 KNAF reglement Historische Regularity Rally's.

Deze reglementen zijn primair bedoeld voor organisatoren en bevatten geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. De reglementen zijn te downloaden op de website van NHRF (www.nhrf.nl) en KNAF (www.knaf.nl).

1.2. Organisatie

1.2.1. Stichtingsbestuur

Het bestuur van de Stichting Classic SLS bestaat uit:

Voorzitter : Cees de Jong
Leden : Yolanda Zijl
Peter Rovers

1.2.2. Wedstrijdsecretariaat

Voor en na de rally:

Naam : Stichting SLS Classic
E-mailadres : info@sclsclassic.nl
Telefoon : 070-3572994

Tijdens de rally bevindt het wedstrijdsecretariaat zich op de start/finishlocaties en is gedurende het gehele evenement bereikbaar op telefoonnummer: +31650605050.

1.2.3. Organisatiecomité (KNAF organisatie licentie: Nr.456)

Het organisatiecomité van de 58^e SLS bestaat uit:

Stichting : Cees de Jong
Yolanda Zijl
Peter Rovers
Overige leden : Bart den Hartog
Tjen Carlens

Officials

Wedstrijdleader : Cees de Jong, (31188) (+31653272969)
Wedstrijdsecretaris : Yolanda Zijl, (53807) (+31650605050)
Vergunningen : Tjen Carlens
Uitzetter(s) : Peter Rovers, Bart den Hartog
Goalkeeper : Simon Suesan
Snelheids-en geluidscontroles : Aernout Lindner
Wegzetten materiaal : Wouter van de Veen, Jan Kuenen
Kees Veldkamp, Peter Spithorst
Coördinatie marshals : Ramon Hillebrink
Sluitauto : Erik Klunder, Marcel de Reuver
Rekencentrum : Ton den Uyl, Willem van Leeuwen
Contactpersonen deelnemers : Yolanda Zijl, Valentijn de Jong
Serviceteam : Rallysupport, BAS Autoservice, Classic Job.

1.3. Locaties

1.3.1. Startlocatie

Naam : Parc Hotel Alvisse
Adres : 120 Rte d'Echternach, 1453 Luxembourg
Telefoon : [+352 43 56 43](tel:+352435643)

1.3.2. Finishlocatie

Naam : La Galleria Boulevard
Adres : Strandweg 51-53, Scheveningen
Telefoon : [+31 70 3555006](tel:+31703555006)

1.4. Programma

Datum	Tijdstip	Programma	Locatie publicatiebord
01-12-2021		Opening inschrijving	
01-06-2022		Sluiting inschrijving	
01-08-2022		Publicatie definitief reglement	
13-08-2022	09.30u	Technische keuring en documentencontrole	
24-08-2022	20.00u	Welkomstdiner	Alvisse Parc, Luxemburg
25-08-2022	07.31u	Start eerste deelnemer	Alvisse Parc, Luxemburg
	17.45u	Finish eerste deelnemer	Alvisse Parc, Luxemburg
26-08-2022	07.31u	Start eerste deelnemer	Alvisse Parc, Luxemburg
	17.30u	Finish eerste deelnemer	Dolce La Hulpe, Brussel
27-08-2022	07.31u	Start eerste deelnemer	Dolce La Hulpe, Brussel
	17.30u	Finish eerste deelnemer	Van der Valk, Gent
28-08-2022	07.31u	Start eerste deelnemer	Van der Valk, Gent
	15.30u	Aankomst eerste deelnemer	La Galleria, Scheveningen
	18.30u	Prijsuitreiking	

1.5. Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 1 december 2021 uitsluitend digitaal via www.slsclassic.nl. De inschrijving sluit op 1 juni 2022 of zodra het maximale aantal van 150 equipes is bereikt.

Een equipe die wenst deel te nemen aan de 58^e SLS dient via de website van SLS (www.slsclassic.nl) de inschrijfgedevens volledig ingevuld en voorzien van foto's van auto en leden van de equipe te zenden aan het wedstrijdsecretariaat. Door het inzenden van de inschrijfgedevens onderwerpt de equipe zich aan de deelnamevoorwaarden en aan de bepalingen van dit reglement. Inschrijvingen zijn persoonlijk en niet overdraagbaar aan derden.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 2.595,00 is bijgeschreven op de bankrekening van de Stichting SLS Classic.

Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 1 juni 2022 op bankrekeningnummer NL25ABNA0249303205 van de Stichting SLS Classic te zijn voldaan, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

Bij inschrijving dient in alle gevallen direct € 500 voorinschrijfgeld te worden betaald middels een iDeal-betaling. Het restantbedrag wordt op of omstreeks 1 juni 2022 via een eenmalige incassomachtiging geïnd. Voor inschrijvingen na 1 juni 2022 geldt dat het volledige inschrijfgeld ineens verschuldigd is.

In het inschrijfgeld is begrepen:

- een door de Stichting Classic SLS afgesloten aanvullende specifieke verzekering voor Historische Regularity Rally's (zie art. 1.6.2);
- twee kunststof rallyschilden met het startnummer;
- twee rallyschilden uitgevoerd als sticker plus het startnummer;
- twee portierstickers met sponsornamen, en het startnummer;
- twee SLS 2022 promotiestickers;
- alle routebescheiden, inclusief kaartmateriaal en uitleg;
- KNAF-rallypas, specifiek voor de SLS 2022 (voor niet KNAF-leden).

en een verzorgingspakket voor twee personen dat bestaat uit:

- vier hotelovernachtingen tijdens de rally – op basis van een tweepersoonskamer;
- alle ontbijten, lunches en diners;
- feestelijk walking dinner en prijsuitreiking op zondag 28 augustus 2022

1.5.2. Klassen

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

1. Expertklasse voor zeer ervaren deelnemers;
2. Sportklasse voor deelnemers met ervaring;
3. Tourklasse voor deelnemers met geen of weinig ervaring.

De organisatie behoudt zich het recht voor om al te bescheiden equipen in een hogere klasse te plaatsen, dan wel te optimistische equipen te adviseren in een lagere klasse uit te komen. Als de ingeschreven equipe het niet met de beslissing in een hogere klasse mee te doen eens is, dan kunnen zij de inschrijving annuleren, waarbij ze het volledige inschrijfgeld terugkrijgen.

Na het sluiten van de inschrijftermijn is wisselen van klasse (expert – sport – tour) uitsluitend in overleg met de organisatie mogelijk tot 13 augustus 2022 en alleen indien nog plaats is in de gewenste klasse.

1.5.3. Weigering

De organisatie behoudt zich het recht voor de inschrijving van één of beide leden van een equipe te weigeren (met opgaaf van redenen). In een dergelijk geval zal het volledige inschrijfgeld worden terugbetaald.

1.5.4. Inschrijving teams

Een team kan worden ingeschreven in de expert-, sport- of tourklasse en bestaat uit minimaal drie en maximaal vijf equipen uit dezelfde klasse. Een equipe kan deel uitmaken van maximaal twee teams. Teaminschrijvingen kunnen vanaf de documentencontrole worden gedaan middels een aldaar verkrijgbaar inschrijfformulier. Teaminschrijving is mogelijk tot aan de start van de 58^e SLS.

1.5.5. Wijzigen inschrijving

De bij inschrijving vermelde gegevens mogen alleen gewijzigd worden wanneer dit reglement daarin voorziet. De equipe mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto vervangen door een andere auto tot uiterlijk één uur voor de start van de eerste deelnemer, mits deze auto voldoet aan de deelnamevoorwaarden.

Het wisselen van auto tijdens de rally is niet toegestaan. Het organisatiecomité kan evenwel besluiten een vervangende auto toe te laten tijdens het evenement, doch slechts buiten mededingen voor het algemeen klassement (zie artikel 2.6.7). Overtreding van deze regel leidt tot uitsluiting.

Voor de start is het toegestaan één lid van de equipe te wijzigen. Indien op enig moment, beide leden van de oorspronkelijk ingeschreven equipe worden gewijzigd, ook als dit volgtijdelijk gebeurt, vervalt de inschrijving.

Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rally onderling te wisselen, mits beide leden van de equipe in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en beiden minimaal 18 jaar oud zijn.

1.5.6. Annulering door de deelnemer

Annulering van een inschrijving is alleen mogelijk door middel van een e-mail aan het wedstrijdsecretariaat en is alleen geldig wanneer het wedstrijdsecretariaat daarvan per e-mail een bevestiging heeft verstuurd.

Bij annulering door de deelnemer wordt gerestitueerd:

1. bij annulering voor 1 april 2022 wordt het reeds betaalde (voor)inschrijfgeld gerestitueerd onder aftrek van een bedrag van € 500 annuleringskosten; indien een vervangende equipe van de reservelijst kan worden toegelaten ontvangt de equipe het gehele bedrag retour;
2. bij annulering vanaf 1 april 2022, doch voor 1 juni 2022, blijft het volledige inschrijfgeld verschuldigd en vindt geen restitutie van enig betaald bedrag plaats; indien een vervangende equipe in dezelfde klasse van de reservelijst kan worden toegelaten ontvangt de equipe het betaalde (voor-)inschrijfgeld retour onder aftrek van een bedrag van € 500 annuleringskosten;
3. bij annulering na 1 juni 2022 volgt geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd. Het staat de organisatie vrij een andere equipe te laten deelnemen.

1.5.7. Annulering door de organisatie

De organisatie zal 20% van het inschrijfgeld (of zoveel meer als redelijkerwijs mogelijk is) terugbetalen aan de deelnemers, indien het evenement door overmacht niet doorgaat. Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de organisator, zoals het niet afgeven of het intrekken of weigeren van vergunningen en (dreigende) uitbraken van bijvoorbeeld virussen, varkenspest of vogelgriep.

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 1 augustus 2022 wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging gestuurd.

1.6. Verzekering – vrijwaringsclausule

1.6.1. Verzekering van de deelnemer

Deelnemers moeten voor hun auto in het bezit zijn van een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM) welke dekking biedt tijdens het deelnemen aan een regelmatigheidsrally. Deze verzekering dient tijdens het evenement aan de specifieke bestuurder(s) dekking te geven in Nederland, Duitsland, Luxemburg, België en Frankrijk. De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen de bestuurder(s) de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt. De polis dient tevens dekking te bieden bij een eventuele rijvaardigheidstest op een afgesloten terrein. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer om dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

De equipe dient voorts in het bezit te zijn van een inzittendenverzekering.

1.6.2. Verzekering van de organisator

De Stichting Classic SLS heeft een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade aan personen en/of goederen van derden en/of vrijwilligers en/of medewerkers en/of deelnemers afgesloten, en een secundaire WAM-verzekering ten behoeve van de deelnemers. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de NHRF ingekochte verzekeringspakketten.

De dekking van de secundaire WAM-verzekering gaat in bij de start van het wedstrijdgedeelte van het evenement en eindigt bij de finish van het wedstrijdgedeelte of op het moment dat de betreffende equipe niet meer deelneemt. Het eigen risico bedraagt per deelnemer € 1.500,00.

Deelnemers dienen zich te realiseren dat:

- De verzekering dekt niet de aansprakelijkheid tussen de equipes onderling.
- De eigen autoverzekering, zoals wettelijk vastgesteld, prevaleert altijd.
- Hoogte van de verzekerde bedragen per gebeurtenis: 5.000.000 euro als maximum per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging en/of letsel.

Aansprakelijkheid

De Stichting Classic SLS wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enige schade die veroorzaakt is gedurende het evenement, door en/of aan deelnemer(s) en/of door en/of aan deelnemende auto's. De organisator wijst tevens iedere aansprakelijkheid af voor het niet nakomen van de wet- en regelgeving zoals deze geldt in Nederland en/of in andere landen waar het evenement plaatsvindt door en/of ten opzichte van deelnemers en/of deelnemende auto's. Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of het niet nakomen van de wet- en regelgeving in het betreffende land. Zij zullen bijzonderheden van enig incident waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen komen, direct aan de organisator melden.

Tegen de organisator, sponsors, de leden van het organisatiecomité, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement alsmede NHRF, FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, gemeenten en overige (lokale) overheden zal geen claim ingediend worden die voortkomt uit incident(-en) en/of ongeval(-len) ten gevolge van activiteiten van vorengenoemde (rechts-)personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Deelnemers dienen voor aanvang van het evenement de verklaring zoals opgenomen in bijlage A te ondertekenen. Wordt voornoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de deelnemer niet tot de start toegelaten.

1.7. Toe te laten auto's

1.7.1. Leeftijdgrens

Toegelaten worden personenauto's met een bouwdatum vóór 31 december 1976.

1.7.2. Wettelijke eisen

De aan het evenement deelnemende auto's dienen te voldoen aan de wettelijke eisen die aan auto's gesteld worden in het land van registratie en aan eventueel in dit reglement gestelde aanvullende eisen.

1.7.3. Aanvullende voorschriften

Deelnemende auto's mogen nimmer over een overdadig geluidsniveau beschikken en het geluidsniveau van 95 dB (getoetst bij een toerental van 3.000 rpm) niet overschrijden. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

In elke deelnemende auto moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn. Dit grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage.

Naast de bestaande koplampen mogen twee of vier extra lampen op de auto zijn gemonteerd. Het totaal van zes lampen mag niet worden overschreden. (Imitatie-) gasontladingslampen of ledverlichting is niet toegestaan.

De banden moeten zijn gehomologeerd en voorzien van een DOT of E-keurmerk en toegestaan zijn voor gebruik op de openbare weg in de EU en dienen te allen tijde te voldoen aan de wegenverkeerswetgeving.

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

1. veiligheidsgordels (uitgezonderd, maar aanbevolen voor deelnemende auto's die gebouwd zijn voor 1971);
2. een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg. en geschikt voor vloeistofbranden;
3. een gevarendriehoek;
4. een verbanddoos;
5. twee veiligheidshesjes;
6. een sleepkabel.

1.7.4. Reclame

De verplichte reclame van de organisatie dient te worden aangebracht op beide voorportieren van de auto. Het is niet toegestaan deze reclame in delen aan te brengen op de auto. Uitzondering op deze regel is alleen mogelijk na overleg met en goedkeuring van de organisatie voorafgaand aan de start. Bij het ontbreken van enig deel van de reclame en/of het wedstrijdnummer wordt de equipe niet toegelaten tot de start.

Reclame van derden en/of eigen reclame, niet zijnde sponsors van de rally, worden niet toegestaan.

1.7.5. Rallyschilden en wedstrijdnummers

De deelnemers ontvangen bij de documentencontrole twee rallyschilden. Deze dienen aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd te worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. De rallyschilden, eventueel uitgereikte wedstrijdnummers en/of reclamestickers dienen tijdens het gehele evenement op de auto aanwezig te zijn. Bij het ontbreken hiervan, kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

1.7.6. Afstands-, tijd- en snelheidsmeters

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor afstandsmeting en/of snelheidsmeting en/of tijdmeting, al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten, zijn toegestaan. Deze apparatuur mag zowel mechanisch als elektronisch als gps-gestuurd zijn.

Het gebruik van apps op een smartphone met bovengenoemde functionaliteiten is niet toegestaan.

Het gebruik van een Blunick computer of daarmee vergelijkbare apparatuur waarin gemiddelde snelheden kunnen worden ingevoerd is niet toegestaan.

1.7.7. Navigatieapparatuur

Het gebruik van een elektronisch kompas is toegestaan. Dit kompas mag eventueel gps-gestuurd zijn.

Het gebruik van (gps-)navigatieapparatuur of smartphones ten behoeve van plaatsbepaling is niet toegestaan.

1.7.8. Communicatieapparatuur

Het gebruik van mobiele telefoons of smartphones tijdens de wedstrijd is niet toegestaan en een telefoon mag NIET in de passagiersruimte worden vervoerd. Uitzonderingen hierop zijn:

- bij calamiteiten (zie bijlage B);
- het invoeren van hulp van het serviceteam van de organisator;
- het melden van opgave bij de organisator.

1.7.9. Extra brandstof

Het meevoeren van extra brandstof in deugdelijke jerrycans in de auto is toegestaan tot maximaal 10 liter in totaal. Uit veiligheidsoverwegingen mag deze extra brandstof zich niet bevinden in de passagiersruimte van de auto.

1.8. Verloop van het evenement

De totale lengte van de 58e SLS bedraagt voor de expertklasse ca. 1.750 kilometer, voor de sportklasse circa 1.600 kilometer en voor de tourklasse circa 1.500 kilometer. Van start tot finish dient een voorgeschreven route te worden gereden met inachtneming van de voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende wegenverkeerswet. De equipes in alle klassen dienen een aantal kaartleestrajecten en regularities af te leggen.

1.8.1. Tijdschema

Het tijdschema van het evenement is zodanig opgesteld, dat deelnemers onder normale omstandigheden de opgelegde opdrachten binnen de gegeven tijd kunnen uitvoeren. Als het tijdschema door onvoorziene omstandigheden (bijv. weersomstandigheden) niet gehandhaafd kan worden, dan zal de organisator tijdig adequate aanpassingen laten plaatsvinden. De organisator zal deelnemers hiervan tijdig op de hoogte brengen, bijvoorbeeld door een bulletin of door een mededeling van officials of marshals onderweg.

1.8.2. Documenten- en conformiteitscontrole

Voor alle in Nederland woonachtige equipes wordt op 13 augustus 2022 een verplichte documenten- en conformiteitscontrole van de auto gehouden. Hier worden de ondertekende vrijwaringverklaringen (zie bijlage A) ingenomen. Bij deze controle wordt per equipe een startpakket uitgereikt, met daarin onder andere rallyschilten en portiernummers.

1.8.3. Startprocedure

De starttijd en startvolgorde wordt bekend gemaakt via het publicatiebord. Op de laatste pagina van de routeboeken van de middagetappes op donderdag, vrijdag en zaterdag wordt de startvolgorde per klasse en de starttijd van de eerste deelnemer voor de volgende dag bekend gemaakt, behoudens wijziging door het organisatiecomité.

De wedstrijdnummers zullen in principe als volgt worden toegekend:

1. expertklasse : startnummers 1 t/m 99;
2. sportklasse : startnummers 101 t/m 199;
3. tourklasse : startnummers 201 t/m 299.

Equipes dienen 15 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek.

De equipes dienen zich op hun starttijd bij de starttafel te melden. Indien een equipe zich meer dan 30 minuten na haar starttijd meldt bij de starttafel kan de wedstrijdleader beslissen deze equipe niet meer toe te laten tot de start, respectievelijk uit te sluiten van verdere deelname.

1.8.4. Verkeersregels

Gedurende het gehele evenement dienen de deelnemers zich strikt te houden aan de verkeersregels die gelden in het land waarin zij zich bevinden. Deelnemers zijn verplicht binnen de bebouwde kom uiterst behoedzaam en waardig te rijden, opdat derden geen aanstoot hoeven te nemen aan passerende deelnemers.

Geconstateerde verkeersovertredingen worden bestraft. Politieagenten en/of officials of marshals van de organisatie die de overtreding hebben vastgesteld, kunnen de equipe hiervan op de gebruikelijke manier in kennis stellen. Indien ze de bestuurder niet op die plek aanhouden, kunnen ze de wedstrijdleiding om toepassing van straf vragen.

1.8.5. Gedrag deelnemers

Deelnemers dienen aanwijzingen en/of instructies van de officials en/of marshals op te volgen. Deelnemers dienen te allen tijde andere voertuigen, die willen passeren, ruimte te verlenen. Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag van de deelnemers of van personen voor wie zij verantwoordelijk zijn wordt beoordeeld door de wedstrijdleiding, die straffen kan opleggen tot en met uitsluiting.

Buitensporige snelheidsovertredingen, onverantwoord rijgedrag en/of herhaalde overtreding van verkeersregels worden gezien als het in diskrediet brengen van de historische rallysport en worden beoordeeld door de wedstrijdleiding en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

1.8.6. Milieu

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start en na de finish een deugdelijk zeil onder de auto, of een lekbak, verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachtijd) bij bemande controleposten dienen deelnemers zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor omwonenden. Afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto worden meegenomen of, indien aanwezig, in daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponeerd. Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, dan is de equipe verplicht dit direct aan de organisatie 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, enzovoorts te voldoen.

1.8.7. Service

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 gehele evenement niet toegestaan. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen. Elke equipe die de serviceregels overtreedt zal worden bestraft.

Bij technische problemen onderweg kan contact opgenomen worden met het serviceteam (zie artikel 1.2.4). Het telefoonnummer waarop het serviceteam bereikbaar is, wordt op de kaft van elk routeboek vermeld. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontleen.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Het is geoorloofd dat een gestrande auto door het serviceteam van de organisatie of door een collega-equipe over een korte afstand naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Indien de ingeschreven auto niet op eigen kracht de finish bereikt zal de equipe niet geklasseerd worden.

1.8.8. Schades

Deelnemers zijn verplicht onverhoopte schade die tijdens het evenement aan eigen of andermans auto en/of goed is toegebracht zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk bij de laatste controle van de betrokken etappe, aan de organisator te melden. Aan het niet melden van een schade kan een sanctie tot en met uitsluiting worden verbonden, een en ander ter beoordeling van de wedstrijdleiding.

1.8.9. Uitvallen

Indien een equipe de rally niet meer verder kan vervolgen, wordt zij verzocht de contactpersoon deelnemers hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen (zie artikel 1.2.4). Het telefoonnummer waarop de contactpersoon deelnemers bereikbaar is, wordt op de kaft van elk routeboek vermeld.

1.8.10. Ongeoorloofd handelen

Alle officials en marshals zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op en waarnemingen van ongeoorloofd handelen van deelnemers te melden aan de wedstrijdleiding. De wedstrijdleiding kan straffen opleggen tot en met uitsluiting.

1.9. Vragen

1.9.1. Vragen

Dagelijks na het sluiten van de etappefinish ontvangt iedere deelnemer een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tegelijkertijd publiceert de organisatie de moederkaart(en) op het publicatiebord. Een deelnemer kan bij de contactpersoon deelnemers vragen stellen. Hiervoor zijn in elk routeboek vragenformulieren beschikbaar. Een formulier met vragen over een etappe dient uiterlijk dezelfde dag vóór 23.00 uur te zijn ingediend. Voor Expertklasse deelnemers geldt dat vragen over de avondetappe uiterlijk 1 uur na binnenkomst van de laatste deelnemer dienen te worden ingediend.

Een formulier met vragen over de laatste etappe dient uiterlijk 30 minuten na de eigen aankomsttijd bij de TC IN en vóór vertrek naar de finish in Scheveningen te zijn ingeleverd. De organisator zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen.

1.9.2. Neutralisaties

De wedstrijdleiding kan besluiten controles te neutraliseren. Wanneer om welke reden dan ook één of meer controles geneutraliseerd worden, hetzij vóór doorkomst van de eerste deelnemende auto, hetzij na de doorkomst van een aantal deelnemende auto's, zal de wedstrijdleader als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controles worden geannuleerd;
2. de betreffende controles worden als vervallen verklaard.

Eventuele neutralisaties worden door de organisatie aangebracht in de definitieve moederkaart(en) op het publicatiebord.

1.9.3. Protesten

Tegen de antwoorden op vragen en tegen neutralisaties kan geen protest ingediend worden. Het besluit van de wedstrijdleader is bindend en hiertegen staat geen beroep open.

1.10. Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking

1.10.1. Voorlopig en definitief klassement

Aan het eind van elke dag wordt een voorlopig dagklassement bekend gemaakt. Het voorlopig dagklassement wordt gepubliceerd op het publicatiebord en is behoudens nog lopende vragen (zie artikel 1.9.1), 30 minuten na publicatie definitief. Aan het eind van dag wordt ook een voorlopig tussenklassement bekend gemaakt, waarin de behaalde strafpunten in de verreden etappes bij elkaar zijn opgeteld.

Lopende vragen worden door de wedstrijdleiding voor de start van de volgende etappe afgehandeld. Indien dit leidt tot aanpassing van eerder gepubliceerde klassementen dan worden ook deze voor de start van de volgende etappe gepubliceerd; deelnemers hebben tot een kwartier voor hun eigen starttijd de gelegenheid de organisatie middels het vragenformulier te attenderen op eventuele rekenfouten zodat deze kunnen worden gecorrigeerd.

1.10.2. Voorlopige en definitieve uitslag

De einduitslag wordt per klasse bepaald door alle strafpunten bij elkaar op te tellen. De equipe met het laagste totaal per klasse wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen, de naast hogere equipe tot tweede, enzovoorts. Aan het eind van het evenement publiceert de organisator op het publicatiebord de voorlopige uitslag. In deze voorlopige uitslag wordt het aantal behaalde strafpunten vermeld.

Als er geen vragen over de voorlopige uitslag zijn, dan wordt deze na 15 minuten definitief en wordt overgegaan tot de prijsuitreiking. De officiële uitslag zal ook worden gepubliceerd op de website van de organisatie. Algemeen winnaar van het evenement is de winnaar in de expertklasse.

1.10.3. Ex aequo

In het geval dat twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben zal voor vaststelling van het dagklassement de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de eerste regularity van de betreffende dag en indien noodzakelijk de tweede regularity van de betreffende dag, de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden.

In het geval dat twee of meer equipes hetzelfde aantal strafpunten hebben zal voor vaststelling van de einduitslag de equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de eerste regularity op de laatste dag en indien noodzakelijk de tweede regularity op de laatste dag, de hoogste klassering krijgen.

Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden.

1.10.4. Team- en regularityklassement

Voor het teamklassement wordt per dag het aantal strafpunten van de drie best geklasseerde equipes van een team opgeteld. De winnaar van het klassement is het team dat wanneer de behaalde teamresultaten per dag worden opgeteld, het laagste aantal strafpunten heeft behaald. Er wordt dagelijks een tussenklassement gepubliceerd. In geval van een ex-aequo situatie wordt het team met daarin de equipe met het laagste aantal strafpunten in het eindklassement het hoogst geklasseerd.

Het regularityklassement wordt per klasse bepaald door per equipe alle strafpunten bij elkaar op te tellen die zijn behaald in de regularities, waarbij het slechtste resultaat komt te vervallen. De equipe met het laagste totaal aantal strafpunten per klasse, wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen.

In geval van een ex-aequo situatie wordt de equipe die de minste strafpunten op de laatste, indien noodzakelijk voorlaatste, enz. regularity heeft behaald tot winnaar uitgeroepen.

1.10.5. Prijzen

In elke klasse zijn prijzen beschikbaar in de vorm van een (Scheveningse) haring voor de winnaar van het dagklassement en voor de drie hoogst geklasseerde equipes in de einduitslag. In elke klasse is voor de winnaars van het regularity klassement een wisseltrofee beschikbaar gesteld door Joris Buijs. Deze regularity trophy is een fraai bronzen sculptuur in de vorm van een klassiek herenhorloge gemaakt door kunstenaar Chris Tap. In elke klasse ontvangen alle equipeleden van het winnende team van het teamklassement een medaille.

De equipe die algemeen winnaar wordt van de 58^e SLS ontvangt een exclusief Chopard Mille Miglia horloge en een bureaulok, model Mille Miglia GT. Tevens wordt aan de algemeen winnaar van de 58^e SLS de harington uitgereikt waarin de namen van de equipeleden zullen worden gegraveerd. Deze ton blijft na uitreiking in bezit van de Stichting Classic SLS.

Voor bepaalde prestaties en/of klasseringen kunnen door sponsors van de 58^e SLS speciale prijzen beschikbaar worden gesteld.

1.10.6. Prijsuitreiking

De prijsuitreiking vindt plaats op zondag 28 augustus 2022 tijdens de feestelijke afsluiting in Scheveningen. Kledingadvies: informeel.

1.10.7. Tenslotte

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist de wedstrijdleader.



2. Technische aspecten

2.1. Routeboek

De deelnemers kunnen het routeboek van een etappe op hun geplande starttijd bij de starttafel van de betreffende etappe afhalen. Voor elke etappe wordt een apart routeboek verstrekt.

In de routeboeken zijn onder andere de plaatsen van de tijdcontroles opgenomen en een gedetailleerde omschrijving van de route die moet worden gevolgd. Er wordt gebruik gemaakt van kaarten van verschillende kaartmakers bijvoorbeeld met schaal 1:25.000, 1:50.000, 1:100.000 of 1:200.000. De schaal wordt steeds in het routeboek vermeld. In het routeboek van de eerste etappe is de legenda van de gedurende het gehele evenement gebruikte kaarten opgenomen.

2.1.1. Ander kaartmateriaal

Het is niet toegestaan over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering door een official zal de betreffende equipe worden bestraft met 300 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting. Alle officials en marshals zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal.


2.1.2. Tanken


In elke etappe is in het tijdschema ruimte opgenomen om te tanken. Daarnaast zijn, als service voor de deelnemers op het kaartmateriaal tankstations aangegeven. De equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de organisatie niet worden gecompenseerd.

2.2. Controlekaarten

2.2.1. Tijd- en routecontrolekaart

Bij de start van een etappe krijgt elke equipe één of meer (tijd-)controlekaarten. Deze controlekaarten moeten aan het eind van iedere etappe worden ingeleverd. Op de controlekaarten zijn voor iedere equipe de individuele ideale passeertijden (IPT) van de tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De controlekaarten blijven eigendom van de organisatie.

ETAPPE	1		EXPERT		
CARD	1		NR.		
1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42
43	44	45	46	47	48
					total

		ETAPPE 1 & 2 - TIME CONTROL CARD				EXPERT		
		NR.				startvolgorde		
TC NR.	LOCATION	TIME	competitor use	MARSHAL			difference	penalty
TC 1-1 OUT	Dorint am Nürburgring	7:30		hours	minutes	sign		
TC 1-2	Ahrbrück	8:43						
TC 1-3	Liers	9:19						
TC 1-4 IN	Bodenbach	10:08						
TC 1-5	Bauernhof-Café Clemenshof	10:30						
TC 1-6	Schutz	11:32						
TC 1-7 IN	Biersdorf am See	12:34						
RC 1-8	Dorint Seehotel Bitburg	12:38						
TC 2-1 OUT	Dorint Seehotel Bitburg	13:23						
TC 2-2	Wolsfelderberg	14:08						
TC 2-3 IN	Langenberg	14:38						
TC 2-4	Scheldgen	15:34						
TC 2-5 IN	Grengewald	16:45						
RC 2-6	Alvisse Parc Hotel	17:05						
		Maximum reporting time at RC 2-6	17:35					
RP 1-1		MARSHAL			PENALTY		RP 1-2	
START		hr	min	sec	sign	hr		min
GTC 1						GTC 1		
GTC 2						GTC 2		

2.2.2. Gebruik controlekaarten

Controlekaarten moeten op verzoek worden getoond. Bij bemande controles moeten de controlekaarten door een lid van de equipe aan de official worden overhandigd voor registratie. Ingeval van tijdverlies kan in de kolom 'competitor use' het gewijzigde tijdschema door de deelnemer zelf worden bijgehouden.

2.2.3. Veranderingen

Elke verbetering of verandering op een controlekaart kan bestraft worden met 100 strafpunten en kan zelfs uitsluiting tot gevolg hebben, tenzij zo'n verbetering geparafeerd is door een daartoe bevoegde official.

2.2.4. Verantwoording

De equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de controlekaarten aan de verschillende controles en voor eventuele fouten in de registratie. De equipe moet er zelf op letten de controlekaarten op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de controlekaarten correct zijn ingevuld. De official is de enige persoon die tijden op de controlekaarten mag invullen.

2.3. Routeopdracht

Van de start tot de finish dient de equipe een voorgeschreven route te rijden met inachtneming van de voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. De voorgeschreven route staat in de vorm van routeopdrachten in het routeboek vermeld. Er kunnen ook routeopdrachten verstrekt worden bij bemande route- of tijdcontroles.

2.4. Routecontroles

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of de juiste route wordt gereden. Dit gebeurt door routecontroles. Een routecontrole (RC) kan zijn:

1. een oranje bord met daarop een zwarte letter. Bij passage van de RC dient de letter met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te worden genoteerd.
2. een bord met daarop een afbeelding van een stempel (zie artikel 2.14) en een stempel (zelfstempelaar). Bij deze RC dient de equipe een duidelijk leesbare afdruk van de stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. De zelfstempelaars zijn niet altijd voorzien van een stempelkussen, in dat geval dient de equipe een eigen stempelkussen te gebruiken. Een afdruk van een stempel die niet duidelijk leesbaar op de controlekaart aanwezig is, wordt als gemist aangemerkt.
3. een bemande controle. Deze is te herkennen aan een bord zoals opgenomen in artikel 2.14. De equipe dient bij een bemande controle op behoorlijke wijze te stoppen en de controlekaart aan de official te overhandigen. Deze zal het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart invullen of stempelen.

Routecontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 30 minuten na de IPT van de laatste deelnemer. Routecontroles staan in principe duidelijk zichtbaar rechts van de route.

In uitzonderlijke gevallen kunnen routecontroles links of enigszins verstopt geplaatst zijn om het zicht erop weg te nemen voor deelnemers die een nabijgelegen (foute) route rijden. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.

Het missen van een routecontrole of een routecontrole waaruit blijkt dat niet de juiste route is gereden (foutcontrole) wordt bestraft met 100 strafpunten.

2.5. Herstelopdrachten

Bij een route- of tijdcontrole kan een (herstel)opdracht gegeven worden die met voorrang op de routeopdracht moet worden uitgevoerd. Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door een aanduiding voor welke klasse(n) ze bedoeld zijn en in plaats van de vermelde cijfers kan elk ander getal en in plaats van de R (rechts) ook een L (links) voorkomen: E = expertklasse, S = sportklasse, T = tourklasse. Herstelcodes:

- | | |
|-------|---|
| HK | Hier keren. |
| 1R | Eerste weg rechts. |
| ER | Einde weg rechts. |
| XR | Viersprong rechts. |
| VR | Voorrangskruising rechts. |
| NVO | Niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route. |
| DMIL | Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn. |
| DMP 1 | Bol-pijl: doorgaan met opdracht 1. Kaartlezen: Niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 1 construeren met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen in hoofdstuk 3. |

DM TC niet (verder) omrijden, nieuwe route naar de eerstvolgende tijdcontrole (TC) construeren met inachtneming van de bepalingen in hoofdstuk 3.

2.6. Tijdcontroles (TC's) en tijdstraf

2.6.1. Tijdwaarneming

Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van zendergestuurde klokjes die hun tijd ontvangen van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen bij Frankfurt ("atoomtijd").

2.6.2. Herkenbaarheid

Elke etappe start met een TC UIT en eindigt met een TC IN. Als een etappe uit meer dan één traject bestaat, dan zijn er ook 'gewone' TC's. Een 'gewone' TC 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.

2.6.3. Melding

Equipes zijn verplicht bij een TC hun doorkomsttijd te laten noteren op hun controlekaart. 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 het meldingstijdstip. Het meldingstijdstip bij een TC is de minuut waarin een lid van de equipe de kaart aan de official overhandigt.

2.6.4. TC IN

Een TC IN mag maximaal 10 minuten eerder dan de ideale passeertijd vermeerderd met de eventueel opgelopen tijdachterstand worden aangedaan. Met uitzondering van de laatste TC IN van een etappe, deze mag ongestraft te vroeg worden aangedaan.

Bij de laatste TC IN van een rallydag is de uiterlijke meldtijd 30 minuten na de IPT. Mist men de TC IN aan het eind van een rallydag, 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 TC UIT van de nieuwe etappe.
- Op de tijdcontrolekaart worden alleen door een official gearafeerde 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.

2.6.5. Strafpunten

Eerder melden dan de IPT bij een TC wordt bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking; méér dan 15 minuten voor de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC en wordt bestraft met 300 strafpunten.

Later dan de IPT melden bij een TC wordt eveneens bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking. Strafpunten voor het te laat melden bij een TC cumuleren niet, de ideale rijtijd van het volgende traject blijft gehandhaafd.

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

Meer dan 30 minuten na de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC en wordt bestraft met 300 strafpunten (met inachtneming van de aanvullende bepalingen in artikel 2.6.4 ingeval van het missen van de laatste TC IN van een rallydag).

Voorbeeld:

TC	IPT ¹	WPT ²	Afwijking	Straf-punten	Toelichting
TC 1 UIT	08:16	08:16	Op tijd vertrokken	0	
TC 2	09:01	09:00	1 minuut te vroeg	10	Bij volgende TC niet wéér een minuut vroeger melden, maar op uw IPT.
TC 3	09:21	09:21	Op tijd	0	
TC 4	09:54	10:13	19 minuten te laat	190	Bij TC 5 mag u zich ongestraft 19 minuten te laat melden. U mag in het volgende traject tijd inhalen met een maximum van 10 minuten; u mag zich nooit (ongestraft) eerder dan uw IPT melden.
TC 5	10:38	10:55	17 minuten later dan uw IPT	0	U mag zich ongestraft 19 minuten na uw IPT van TC 5 = 10:38 + 19 = 10:57 melden. U meldt zich om 10:55, dus u heeft 2 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald. Dat mag ongestraft. Uw achterstand op het oorspronkelijke tijdschema bedraagt nu nog 17 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 6 ongestraft tot 17 minuten na uw IPT mag melden.
TC 6	11:32	11:57	25 minuten later dan uw IPT	80	U mag zich bij TC 6 ongestraft 17 minuten later melden, maar doet dit 25 minuten later. Dus dit zijn 25 – 17 = 8 minuten later dan toegestaan. Dit resulteert in 8 x 10 = 80 strafpunten. Uw achterstand is opgelopen naar 25 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 7 ongestraft tot 25 minuten na uw IPT mag melden.
TC 7	12:24	12:56	32 minuten later dan uw IPT	300	U bent meer dan 30 minuten later dan uw IPT. Deze TC heeft u daarom gemist. Uw achterstand blijft 25 minuten en u mag zich bij TC 8 ongestraft tot 25 minuten na uw IPT melden.
TC 8	12:59	13:26	27 minuten later dan uw IPT	20	U mag zich bij TC 8 ongestraft 25 minuten later melden, maar doet dit 27 minuten later. Dus dit zijn 27 – 25 = 2 minuten later dan toegestaan. Dit resulteert in 2 x 10 = 20 strafpunten. Uw achterstand is opgelopen naar 27 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 9 ongestraft tot 27 minuten na uw IPT mag melden.
TC 9	13:50	14:05	15 minuten later dan uw IPT	20	U mag zich ongestraft 27 minuten na uw IPT van TC 9 = 13:50 + 27 = 14:17 melden. U meldt zich om 14:05, dus u heeft 12 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald. Daarmee heeft u 2 minuten te veel ingehaald. Dit resulteert in 2x10=20 strafpunten. Uw achterstand op het oorspronkelijke tijdschema bedraagt nu nog 15 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 10 ongestraft tot 15 minuten na uw IPT mag melden.
TC 10	14:31	14:49	18 minuten later dan uw IPT	30	U mag zich bij TC 10 ongestraft 15 minuten later melden, maar doet dit 18 minuten later. Dus dit zijn 18 – 15 = 3 minuten later dan toegestaan. Dit resulteert in 3 x 10 = 30 strafpunten.
Totaal				650	

- 1 Ideale passeertijd
- 2 Werkelijke passeertijd

2.6.6. Hergroeperen

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. Het einde van een etappe en het begin van een volgende etappe worden aangemerkt als hergroepering. Bij elke TC UIT wordt gestart op het ideale tijdschema ongeacht de eventueel eerder opgelopen achterstand.

2.6.7. 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 van 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 UIT, dus aan het begin van een etappe.

Indien een tijdens het evenement vervangen auto voldoet aan het bepaalde in art. 1.7 én het organisatiecomité deze heeft toegelaten (zie artikel 1.5.5), kan door de betreffende equipe op dagen waarop wordt deelgenomen met een vervangende auto worden deelgenomen aan de dagklassementen van de betreffende dagen, echter niet meer aan het algemeen klassement.

Ook indien de oorspronkelijk ingeschreven auto gerepareerd is en instroomt in het evenement, nadat een equipe tenminste een (deel van een) etappe heeft gereden in een vervangende auto, kan uitsluitend nog worden deelgenomen aan de dagklassementen, niet meer aan het algemeen klassement.

2.6.8. Neutrale TC

In etappe 8 (zondag) zal er sprake zijn van een aantal neutrale TC's. De aankomsttijd bij deze TC's is vrij, maar equipes zijn wel verplicht hun doorkomsttijd te laten noteren op hun controlekaart. De doorkomsttijd zal uitsluitend worden gebruikt als starttijd voor het daaropvolgende getimedede traject. Deze TC's zullen in het routeboek duidelijk worden aangeduid.

2.7. Regularity (Regelmatigheidsproef - RP)

Als onderdeel van het evenement kan een regularity zijn opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel staan in het routeboek en/of worden bij de start van de regularity uitgereikt.

De regularity begint bij een bemande controle of bij een zogenoemde zelfstart. Een zelfstart is duidelijk in het routeboek aangegeven. Een bemande start kan in het routeboek worden aangegeven, maar dat hoeft niet. De start van een regularity is in het veld aangegeven met een bord (zie artikel 2.14).

De starttijd bij een zelfstart staat duidelijk in het routeboek aangegeven (x minuten na de WPT bij de voorafgaande tijdcontrole). De zelfstart wordt geacht in de eerste seconde van de minuut plaats te vinden. Voorbeeld: stel dat de WPT bij de TC voorafgaand aan de regularity 14:07 is en de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na de WPT, dan is de starttijd bij de zelfstart om exact 14:10:00. Te vroeg vertrekken is niet toegestaan en wordt bij constatering bestraft met 100 strafpunten.

De equipe dient óp de starttijd bij de (zelf)start te vertrekken. De regularity loopt van de (zelf)start tot het bord "einde regularity" (zie artikel 2.14). Het einde van een regularity kan ook in het routeboek zijn aangegeven. De regularity dient zo exact mogelijk, op de seconde nauwkeurig, afgelegd te worden volgens de bijbehorende afstand-tijdtabel. De tabel is daarbij bindend.

Tijdens het rijden van de regularity controleert de organisatie door één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of de juiste gemiddelde snelheden en route worden aangehouden. De locatie noch de rijtijd naar een GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven. Bij een bemande routecontrole na de GTC wordt de bij de GTC gemeten tijd op uw controlekaart genoteerd.

Omdat het meetpunt vóór de bemande routecontrole ligt, heeft het geen zin om bij het zien van de bemande routecontrole langzamer of sneller te gaan rijden. Uw tijd is dan al geklokt.

Het kan ook voorkomen dat er geen bemande routecontrole langs de te rijden route staat, maar dat de officials van de GTC de doorkomsttijd van de deelnemers op een loglijst noteren.

Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. Het niet langs de GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 100 strafpunten. De maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een regularity is 100 strafpunten. De lengte van de regelmatigheidsproef is minimaal 2 en maximaal 25 kilometer.

Een GTC staat nooit opgesteld langs grote doorgaande routes en een GTC staat altijd meer dan 2 kilometer na:

1. de start van de regularity;
2. een beweegbare brug;
3. een spoorwegovergang;
4. een verkeerslicht.

2.8. Trip check

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

2.9. Routeonderbrekingen

Het kan voorkomen dat de geplande route niet bereden kan worden. We onderscheiden hierbij drie verschillende soorten routeonderbrekingen:

1. Door de uitzetter ook geconstateerde routeonderbrekingen. Denk hierbij aan wegen die er niet meer zijn, wegen die voorzien van een verbodsbord waardoor deze niet met de auto bereden mogen worden, wegen afgesloten met een hek en dergelijke. De uitzetter heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in artikel **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..** In de tourklasse komt dit slechts sporadisch voor.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten nog niet waren, maar die kort voor het rijden van de rally door de deelnemers er wél waren (wegwerkzaamheden, een braderie, tijdelijk geplaatste verbodsborden en dergelijke). De uitzetter heeft deze routeonderbrekingen kort voor de rally geconstateerd. In een dergelijk geval kan de organisator/uitzetter een omleiding aanleggen met behulp van dwangpijlen (zie artikel 2.14), die de deelnemers moeten volgen.

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal genoteerd/gestempeld te worden.

3. Routeonderbrekingen, die zich uiterst kort of tijdens de rally voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval of een boze boer die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In zo'n geval dient de voorgenomen route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer opgepakt. De route daar naartoe is volkomen vrij. Er zijn dus géén beperkingen van de te berijden wegen en keren is toegestaan.

Tijdens het rijden van deze route dient u routecontroles te negeren.

2.10. Dwangpijlen & NO GO borden

1. 'Langs de route geplaatste dwangpijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift SLS Classic (zie artikel 2.14).
2. Dwangpijlen zijn bedoeld om de deelnemers naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden en moeten gevolgd worden. Een omleiding wordt afgesloten met twee boven of naast elkaar geplaatste dwangpijlen (zogenoemde dubbele dwangpijlen). Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen; er hoeft niet te worden omgereden om gemiste rutedelen alsnog te rijden.
3. Dubbele dwangpijlen kunnen ook in onderstaande situaties voorkomen. In die gevallen hoeven ze niet voorafgegaan te worden door enkele dwangpijlen:
 - bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat een verkeerde, niet bedoelde weg wordt ingereden;
 - aan het begin van een weg, om aan te geven dat de betreffende weg ingereden mag worden als dat feitelijk verboden is, maar de organisatie toestemming verleend is de weg te berijden.
4. Indien aan het begin van een weg een dwangpijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan mag die weg niet van deze zijde worden ingereden.
5. Wanneer een weg aan het begin voorzien is van een bord met de tekst NO GO (zie artikel 2.14), betekent dit dat het niet de bedoeling is dat die weg bereden wordt. Een weg met een NO GO bord maakt geen deel uit van de voorgenomen route en het bord kan dus ook geen aanleiding zijn om te rijden. Het bord is uitsluitend bedoeld te voorkomen dat de betreffende weg per ongeluk toch wordt ingereden.

2.11. Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het gehele evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid te houden. De organisator zal tenminste één keer per dag een snelheidscontrole binnen een bebouwde

kom, 30 kilometerzone of quiet zone houden, bij voorkeur op plaatsen waar naleving van de maximumsnelheid voor de leefomgeving en/of verkeersveiligheid van duidelijk belang is.

Elke equipe die de ter plaatse toegestane maximumsnelheid overschrijdt wordt bestraft. Om het aantal strafpunten te berekenen, wordt het aantal kilometers dat de maximaal toegestane snelheid met meer dan 10% wordt overschreden, gekwadrateerd:

Voorbeeld

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

Een derde overtreding van de maximumsnelheid wordt bestraft met uitsluiting en buitensporige snelheidsovertredingen worden gezien als het in diskrediet brengen van de historische rallysport en kunnen bestraft worden tot en met uitsluiting.

2.12. Quietzones

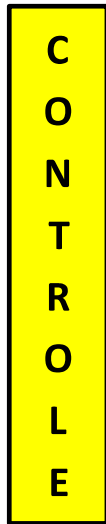
In een quietzone (Q-zone) dienen deelnemers uiterst behoedzaam te rijden. De maximumsnelheid in een Q-zone bedraagt 30 km/uur. Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een bord (zie artikel 2.14). Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. Is dat niet het geval, dan geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt. Q-zones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips voorzien van de aanduiding "Q-zone". Onverharde wegen zijn NIET per definitie Q-zones.

2.13. Samenvatting straffen technische aspecten

Art.	Reden	Aantal strafpunten
2.1.1	Verboden kaartmateriaal	Max. uitsluiting
2.2.3	Veranderingen controlekaart	Max. uitsluiting
2.4	RC: missen, foutcontrole (bestemd voor een andere klasse)	100
2.6.2	TC: aandoen vanuit verkeerde richting	100
2.6.5	TC / TC UIT / TC IN: te laat, per minuut	10
2.6.5	TC: te vroeg, per minuut	10
2.6.5	TC IN: meer dan 10 minuten te vroeg, per minuut	10
2.6.4	Uitzondering: laatste TC IN van een etappe: te vroeg, per minuut	0
2.6.5	TC / TC IN: meer dan 10 minuten achterstand inhalen, per minuut	10
2.6.5	TC / TC IN: missen*	300
2.7	RP: te vroeg vertrekken	100
2.7	GTC: te laat / te vroeg, per seconde	1, max. 100
2.7	GTC: missen	100
2.11	Overtreden maximumsnelheid, zie tabel	Max. uitsluiting

2.14. * Zie ook de tekst van artikel 2.6.4.

2.15. Voorbeelden controlemateriaal



BEMANDE ROUTECONTROLE (2.4)
TIJDCONTROLE (2.6.2)



VOORAANKONDIGINGSBORD (2.6.2)



ROUTECONTROLE (2.4(1))



ROUTECONTROLE (2.4(2))



START REGULARITY (2.7)



END REGULARITY (2.7)



DWANGPIJL (2.6.2, 2.9, 2.10)



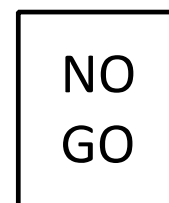
DUBBELE DWANGPIJL (2.6.2, 2.9, 2.10)



Q-ZONE (2.12)



EINDE Q-ZONE (2.12)



No Go (2.10)

3. BESCHRIJVING SYSTEMEN

3.1. Algemeen

3.1.1. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is (in het vervolg kaartweg genoemd). Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.

Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).

2. Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is de routeconstructie bij systeem Punten vrije route, waarbij keren wel is toegestaan.
3. TC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omweg of nevenroute) opgenomen worden.
4. Tenzij bij de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen meermalen, maar slechts in één richting in de route worden opgenomen.

Men dient steeds voordat men gaat rijden de voorgenomen route van een kaartleestraject te construeren. Daarmee ligt de rijrichting van de in de voorgenomen route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (artikel 3.1.3) of een nieuwe route geconstrueerd moet worden (vanwege herstelopdracht DMP) dan dient men daar rekening mee te houden, net als met de rijrichting van eerder gereden omwegen en nieuw geconstrueerde routes.

5. **Er komen geen constructies voor die tegen de rijrichting ingaan op rotondes of wegen met gescheiden rijbanen.**

De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als twee afzonderlijke wegen aangemerkt te worden.

6. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet. Uitzondering hierop vormt het kaartteken wegafsluiting, dat de route wél blokkeert. Wanneer twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben.
7. Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg **NIET** af. Als doorgetrokken bermlijnen volgens de legenda ongelijkvloerse kruisingen aanduiden, dan kan men op deze kruisingen **NIET** afslaan. Doorgetrokken lijnen die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen **WEL**.
8. Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en). Cirkels of ellipsen die een quietzone (artikel 2.12) of een van de kaart afwijkende situatie (artikel 3.1.2.3) aanduiden blokkeren de route niet.
9. Bij een "kaartlas", waar de uitzetter twee kaarten aan elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
10. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee evenlange routes, dan dient gekozen te worden voor de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

3.1.2. Het rijden van de route

1. Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
3. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel zal in het algemeen de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel bevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.

4. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan **100** meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan wordt de werkelijke situatie geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding te gaan omrijden en worden geacht overeen te komen met de kaartsituatie. Uiteraard dient altijd zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden en zo min mogelijk van de voorgenomen route gemist te worden.

3.1.3. De constructie van een omweg

1. Indien een weg of weggedeelte niet bereden kan of mag worden, dan dient men vanaf dat punt een omweg te construeren waarbij primair zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen. Secundair dient de omweg zo kort mogelijk te zijn (met inachtneming van art. 3.1.3.3).
2. Indien een kaartweg overgaat in een niet op de kaart staande weg en geen mogelijkheid bestaat de route voort te zetten via kaartwegen, dan volgt men de niet op de kaart staande weg tot men een kaartweg bereikt. Op dat punt treden de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
3. Bij het construeren van de omweg gelden dezelfde beperkingen/regels als tijdens het construeren van de voorgenomen route.
4. Indien de omweg niet (verder) te rijden is, dan vervalt die omweg (verder) en construeert men een nieuwe omweg die voldoet aan bovenstaande bepalingen. Tijdens het omrijden onthoudt men welke wegen niet te berijden zijn (voorkennis). Deze voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
5. Indien een weg niet aanwezig is of vanuit beide richtingen gesloten/verboden voor auto's is en men derhalve een (nieuwe) omweg gaat construeren, dan mag de betreffende weg ook niet tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

3.2. Ingetekende lijn (met barricades)

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden, met uitzondering van de door barricades geblokkeerde weggedeelten.
2. De ingetekende lijn kan ook voorkomen zonder achtergrond met (juiste) kaartgegevens, maar mét schaal aanduiding.
3. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
4. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.
5. Kleine "uitwasjes" aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
6. Indien de ingetekende lijn wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes), dan is het niet toegestaan de weg of het weggedeelte met die barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de ingetekende lijn op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de ingetekende lijn op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
7. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de ingetekende lijn en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.3. Pijlen (op één na) kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aangesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Een pijl wordt op de kaart aangegeven door een lijnstuk met een pijlpunt, dat niet altijd aan het eind van het lijnstuk hoeft te staan. De pijl wordt geacht de volledige lengte van het lijnstuk te hebben.
3. Een (deel van een) pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.

4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
7. Op weg naar een pijl dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de (op één na) kortste route te worden geconstrueerd. Op weg naar het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.4. Punten (op één na) kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aangesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde punten in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Om elk genummerd punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
3. Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
4. Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden.
5. Op weg naar een punt dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de (op één na) kortste route te worden geconstrueerd. Op weg naar het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.5. Kompaspunten

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aangesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde punten in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Om elk genummerd punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
3. Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
4. Van een punt kan in de routeopdracht zijn aangegeven vanuit welke rijrichting men dit punt moet aandoen en welke rijrichting gekozen moet worden bij het verlaten van het punt. Is geen richting aangegeven, dan is de keuze van de rijrichting vrij.
5. Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden. **Als een punt in de route wordt opgenomen op weg naar het punt dat aan de beurt is of naar het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dan is een verplichte rijrichting zoals genoemd onder aandachtspunt 4 van dit artikel niet van toepassing.**
6. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.6. Punten vrije route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient een route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde punten in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Om elk genummerd punt is een cirkel geplaatst. De cirkel heeft alléén ten doel het punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart en blokkeert de route niet.
3. Onder ieder punt ligt een weg(gedeelte). Er mag op de route gekeerd worden.

4. Op een punt kan een controle staan. De controle bevindt zich dan binnen een straal van **25** meter van het punt, op een met de auto bereikbare plaats. Er *hoeft* dus geen controle op een punt te staan!
5. Punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest. Alleen controles op aan de beurt zijnde punten moeten worden genoteerd/gestempeld.
6. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt mag een vrije route gereden worden. Er mag van alle wegen, al dan niet op de kaart voorkomend, in beide richtingen gebruik gemaakt worden, met uitzondering van kaartwegen met een blokkeringskruis.
7. Voor het bepalen van de lengte van de route is de kortste route aangehouden.

3.7. Combinatie van systemen

Systemen kunnen in combinatie met elkaar worden gebruikt. De bepalingen die gelden voor de individuele systemen blijven daarbij onverminderd van toepassing. In voorkomende gevallen kan in het routeboek ter verduidelijking een korte toelichting worden gegeven. Voorbeelden van voorkomende combinaties van systemen zijn:

1. Pijlen kortste route, punten op één na kortste route: op weg naar een pijl en een TC de kortste route, op weg naar een punt de op één na kortste route.
2. Pijlen kortste route, punten vrije route: op weg naar een pijl en een TC de kortste route, op weg naar een punt een vrije route. Aangezien de route naar het 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.
3. Pijlen kortste routes met barricades: eerst van pijl naar pijl en van de laatste pijl naar de TC de kortste route construeren, vervolgens op de pijl de barricade(s) ontwijken conform de bepalingen van het systeem ingetokene lijn met barricades, waarmee de totale geconstrueerde route ontstaat die gereden moet worden.

3.8. Bol-pijl (met of zonder afstanden)

1. Aan de hand van bol-pijl opdrachten, bestaande uit situatieschetsen met eventueel aanvullende aanduidingen, dient met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen steeds de kortste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereiden te worden. Binnen een situatieschets mogen wegen maar eenmaal in de te rijden route opgenomen worden.
2. Bij een situatieschets kan de afstand vanaf de vorige bol-pijlsituatie en de totaalafstand vanaf de start en/of tot de finish van het routedeel waarvoor de bol-pijl opdrachten gelden zijn aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (*).
3. De bol-pijl opdrachten dienen in nummervolgorde uitgevoerd te worden.
4. De situatieschetsen zijn niet op schaal getekend.
5. De situatieschetsen kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Wegen die in de situatietekening een hoek van 90° maken hoeven dat in werkelijkheid niet te doen.
6. Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
7. Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. Deze wegen zijn dan voorzien van een blok(keringsstreepte).
9. Alle verharde wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de situatieschets opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet in de situatieschets te zijn opgenomen.
10. Tussen de bol-pijl opdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.

Bijlage A – Verklaring van afstand en verhaal

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 eigen rekening. De deelnemer heeft het reglement en/of de uitgegeven bulletins van het evenement gelezen en verklaart de geldende bepalingen te zullen naleven en de geldende wettelijke voorschriften en/of door de bevoegde autoriteiten verstrekte voorschriften en aanwijzingen te zullen naleven.

De organisator, sponsoren, de leden van het organisatiecomite, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement alsmede NHRF, FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, gemeenten en overige (lokale) overheden 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 een evenement lijdt dan wel aan derden of andere deelnemers veroorzaakt. De deelnemer verklaart dat hij de organisatie, de NHRF, de KNAF, gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden en de sponsoren niet aansprakelijk zal stellen of houden en hen zal vrijwaren voor enige door hem geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade hieronder begrepen.

Bovendien verklaart de deelnemer dat tijdens het evenement de auto waarmee aan een evenement wordt deelgenomen tenminste tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid verzekerd is conform de vereisten zoals vastgelegd in de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) en dat de voor deze verzekering berekende premie tijdig is betaald.

Voorts verklaart de deelnemer dat hij/zij in het bezit is van een inzittendenverzekering en dat de hiervoor berekende premie tijdig aan de assuradeur is betaald.

Het is de deelnemer bekend dat assuradeuren deelname aan regelmatigheidsritten mogelijk uit kunnen sluiten maar dat de deelnemer, indien dit voor hem of haar van toepassing is, tevens verklaart hiervoor een aanvullende verzekering te hebben afgesloten die de wet aansprakelijkheid motorvoertuigen (WAM) ook tijdens het evenement volledig dekt.

Indien de auto in Nederland is geregistreerd dient deze, indien van toepassing, over een geldige apk-keuring te beschikken, of een daarmee gelijk te stellen keuring als de auto in het buitenland is geregistreerd en voorts dat degene die de deelnemende auto bestuurt beschikt over een in Nederland geldig rijbewijs.

Tevens verklaart de deelnemer lichamelijk en geestelijk gezond te zijn om aan het evenement deel te nemen en dat deze bekwaam is om dit te doen. De deelnemer erkent de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerde sport, en verklaart dit risico te accepteren.

Tot slot verklaart de deelnemer het reglement van het evenement te zullen naleven alsmede dat de bestuurder tenminste 18 jaar is en over een geldig rijbewijs beschikt en dat er tijdens het evenement niet gewisseld wordt tussen de bestuurder en de navigator van de equipe indien zij niet beiden over een geldig rijbewijs beschikken en/of niet beiden voldoen aan de eisen die de verzekeraar van de deelnemende auto aan het besturen van de auto stelt.

De equipe verleent de organisatie goedkeuring dat zij tijdens het evenement mogelijk gefotografeerd en/of gefilmd kan worden en dat deze foto's en/of films, onder andere ter promotie van het evenement, gepubliceerd kunnen worden op de website van de organisator of de maker van de foto's/films, dan wel in andere publicatievormen van hen.

Bijlage B - Calamiteitenprocedure

1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

1. de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
2. sprake is van een ongeval waarbij een deelnemer en/of official en/of marshal betrokken is en waarbij meer dan alleen sprake is van "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 de organisatie

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

CALAMITEITENTEAM: Cees de Jong

TELEFOON: +31653272969

3. Opsomming activiteiten

- ✓ 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 1-1-2³. 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 op de kaart van het routeboek).
- ✓ Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
- ✓ Beschrijf wat er is gebeurd:
 1. Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en/of overige weggebruikers gewond zijn).
 2. Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke).
 3. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke).
 4. Wanneer.
- ✓ Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
- ✓ Zorg dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
- ✓ 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 (verstrek 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)

- 3 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.

- ✓ 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 de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

4. Veiligheidsregels

- ✓ Blijf kalm en beheerst, ook in je berichtgeving.
- ✓ Geef je informatie kort, bondig en zakelijk door: wie - wat - waar en wanneer.
- ✓ Neem in verband met je eigen veiligheid nooit risico's.

Indien het calamiteitenteam u opdraagt extra (veiligheids)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.

