Regulations

SLS 2026

English version / partially translated

Inhoudsopgave

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN 3
1.1. Omschrijving van het evenement 3
1.2. Organisatie 3
1.3. Locaties 4
1.4. Belangrijke data en programma 4
1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden 5
1.6. Verzekering 6
1.7. Eisen aan de auto 6
1.8. Verloop van het evenement 8
1.9. Vragen na afloop & neutralisaties 9
1.10. Klassementen & prijzen 10
1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten 11
2. TECHNISCHE ASPECTEN 12
2.1. Routeboek 12
2.2. Controlekaarten 12
2.3. Routecontroles (RC's) 13
2.4. Tijdcontroles (TC's) 13
2.5. Regelmatigheidsproef (RP) 15
2.6. Behendigheidsproef/Test 16
2.7. Routeonderbrekingen 16
2.8. Routepijlen en NO borden 16
2.9. Snelheidscontroles 17
2.10. Quietzones 17
2.11. Samenvatting straffen technische aspecten 17
2.12. Voorbeelden routemateriaal 18
3. ROUTEBEPALINGEN 19
3.1. Algemene Kaartleesbepalingen 19
3.2. Herstelopdrachten bij controles 21
3.3. Systeembeschrijvingen 22
Bijlage A – Vrijwaringverklaring 24
Bijlage B – Calamiteitenprocedure 26

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NHRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v4.1.1

*Ten opzichte van de standaardtekst van het Sjabloon gewijzigde tekstdelen zijn in rood in het Reglement opgenomen. Als de kopregel van een (sub)artikel in **vet rood** vermeld is, dan betreft het een toegevoegd, nieuw (sub)artikel of is een belangrijk deel van het (sub)artikel gewijzigd ten opzichte van de standaardtekst.*
In een (sub)artikel met een vetrode kopregel hoeft de nieuwe/gewijzigde tekst niet in het rood opgenomen te zijn.

Het Reglement inclusief wijzigingen ten opzichte van de standaardtekst is door de NHRF Reglementencommissie goedgekeurd op 12 juli 2024 onder nummer NHRF-RC-24-9.
Na goedkeuring worden geen wijzigingen meer aangebracht in het Reglement. Eventuele aanvullingen en wijzigingen worden dan bekendgemaakt door middel van bulletins.

Betekenis arcering: xxxxx tekst die afwijkt van de tekst in een Reglement voor ritten met (uitsluitend) fysieke controles

1. ORGANISATORISCHE ASPECTEN

1.1. Omschrijving van het evenement

De Stichting SLS Classic organiseert van woensdag 28 augustus tot en met zaterdag 31 augustus 2024 de 60e SLS Classic die wordt verreden in Luxemburg, Frankrijk, België en Nederland. De rally is – afhankelijk van de klasse waarin wordt deelgenomen - 1.500 tot 1.750 km lang en telt mee voor het NK Historische Rally's, georganiseerd door DHRC.

1.1.1. Algemeen

De 60e SLS Classic is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van kaartlees- en/of bol-pijlopdrachten en niet de snelheid, maar het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles het klassement bepaalt. Er kan worden ingeschreven in verschillende klassen, die zich onderscheiden 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 km/u. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingsroutes over snelwegen).

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De organisator is toestemming/ontheffing verleend door de verantwoordelijke bestuurseenheden om het evenement te laten plaatsvinden op de wedstrijddag(en).
De originele ontheffingen, verklaringen van geen bezwaar en/of evenementmeldingen zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleiding. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren naar de wedstrijdleiding verwijzen.

1.1.3. Definities

Evenement	regelmatigheidsrit;
Organisator	bij de NHRF aangesloten organisatie van het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Etappe	route van een TC UIT naar een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende TC's (of anders als begin en eind aangegeven punten);
Wedstrijdleiding	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke personen;
Klassieker	personenauto van tenminste 30 jaar oud.

1.1.4. Overkoepelend orgaan

De Organisator is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie en daarom wordt de 60e SLS Classic georganiseerd onder auspiciën van de NHRF. Dit betekent dat de meest recente versie van het Standaard Reglement Organisatoren (SRO) van toepassing is op dit Evenement. Laatstgenoemd document bevat geen bepalingen die van belang zijn voor Deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het document downloaden van www.nhrf.nl.

De 60e SLS Classic wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekendgemaakt worden. Bulletins maken integraal deel uit van dit reglement en worden opgehangen op de officiële publicatieborden en/of uitgereikt/verzonden aan alle Deelnemers waarvoor ze bestemd zijn.

1.1.5. Onvoorzien

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

1.2. Organisatie

1.2.1. Wedstrijdsecretariaat

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

1.2.2. Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	Cees de Jong	
Leden organisatiecomité	Yolanda Zijl, Peter Rovers	
Uitzetter(s)	Bart den Hartog, Remco Luksemburg, Peter Rovers	
Narijder(s)	Cees de Jong, Simon Suesan sr Peter Rovers, Yolanda Zijl Bart den Hartog, Remco Luksemburg	
Wedstrijdleiding	Peter Rovers, Yolanda Zijl	Telefoon: +31 653 212 942, +31 650 605 050
Hoofd Calamiteitenteam	Cees de Jong	Telefoon: +31 653 272 969
Contactpersoon deelnemers	Peter Rovers, Yolanda Zijl Valentijn de Jong, Bart den Hartog Remco Luksemburg	
Serviceteam	Rallysupport, BAS Autoservice, Classic Job	Telefoon: +31 650 600 526

1.3. Locaties

1.3.1. Startlocatie 28 augustus 2024

Naam	Alvisse Parc Hotel
Adres	Route d'Echternach, 1453 Dommeldange, Luxembourg
Telefoon	+352 43 56 43

1.3.2. Finishlocaties

28 augustus 2024	Alvisse Parc Hotel – 120 Route d'Echternach, 1453 Dommeldange Luxembourg
29 augustus 2024	Hotel Dolce La Hulpe – Chau. De Bruxelles 135, 1310 La Hulpe
30 augustus 2024	Van der Valk Hotel Gent – Akkerhage 10, 9000 Gent
31 augustus 2024	La Galleria Kurhausplein – Gevers Deynootplein 105, 2586 CP Scheveningen
Publicatie uitslag op website	31 augustus op www.slsclassic.nl

1.4. Belangrijke data en programma

Datum	Tijdstip	Programma	Locatie publicatiebord
09-12-2023		Opening inschrijving	
31-12-2023		Sluiting inschrijving	
15-07-2024		Publicatie definitief reglement	
01-08-2024		Versturen acceptatiebrieven	
17-08-2023	Vanaf 09.30u	Documentencontrole en conformiteitscontrole van de auto	Louwman Museum
27-08-2024	Vanaf 16:00 uur	Verzamelen, welkomstdiner (20:00), briefing	Parc Hotel Alvisse
28-08-2024	07.31u	Start eerste deelnemer etappe 1	Parc Hotel Alvisse
	18.00u	Finish eerste deelnemer Sport- + Tourklasse	Parc Hotel Alvisse
	22.30u	Finish eerste deelnemer Expert (avondetappe)	Parc Hotel Alvisse
29-08-2024	07.31u	Start eerste deelnemer etappe 4	Parc Hotel Alvisse
	18.00u	Finish eerste deelnemer	Hotel Dolce La Hulpe
30-08-2024	07.31u	Start eerste deelnemer etappe 6	Hotel Dolce La Hulpe
	17.45u	Finish eerste deelnemer	Van der Valk Hotel Gent
31-08-2024	07.31u	Start eerste deelnemer etappe 8	Van der Valk Hotel Gent
	15.30u	Aankomst eerste deelnemer	Kurhausplein Scheveningen
	19.30u	Prijsuitreiking	Kurhausplein Scheveningen

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf 9 december 2023, uitsluitend digitaal via de inschrijfmodule op www.slsclassic.nl. De inschrijving sluit op 31 december of zodra het maximale aantal van 185 Equipes is bereikt. Daarna zal door de Organisator via loting worden bepaald welke 155 Equipes zullen worden toegelaten.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 2.995 is bijgeschreven op de bankrekening van de Stichting SLS Classic**.**

Bij inschrijving dient in alle gevallen direct € 750 voorinschrijfgeld te worden betaald middels een iDeal-betaling op bankrekeningnummer NL25ABNA0249303205 ten name van de Stichting SLS Classic, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

Het restantbedrag wordt omstreeks 1 juni 2024 via een eenmalige incassomachtiging geïnd. Voor inschrijvingen na 1 juni 2024 geldt dat het volledige inschrijfbedrag ineens verschuldigd is.

Voor mogelijkheden voor zakelijke inschrijving en sponsoring: zie de voorwaarden op www.slsclassic.nl.

1.5.2. Klassen

Er kan worden ingeschreven in drie klassen:

		Startnummers	Lengte van de rally
1.	de Expertklasse voor zeer ervaren Deelnemers	1 – 99	ca. 1.750 km
2.	de Sportklasse voor Deelnemers met ervaring	101 – 199	ca. 1.700 km
3.	de Tourklasse voor Deelnemers met weinig ervaring	201 – 299	ca. 1.500 km

De Organisator behoudt zich het recht voor om al te bescheiden Equipes in een hogere klasse te plaatsen, dan wel te optimistische Equipes 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 zij het volledige inschrijfgeld terugkrijgen.

Wisselen van klasse is uitsluitend in overleg met de Organisator mogelijk tot en met uiterlijk 17 augustus 2024.

1.5.3. Weigering

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

1.5.4. Inschrijving teams

De inschrijving van een team kost niets. Inschrijving van teams kan van 17 augustus (9:30 uur) t/m 27 augustus 2024 (23:00 uur) middels het invullen van een daarvoor bij de documentencontrole beschikbaar inschrijfformulier. Een team bestaat uit tenminste drie en maximaal vijf Equipes, die allen in dezelfde klasse uitkomen. Een Equipe kan deel uitmaken van maximaal twee teams.

1.5.5. Wijzigen inschrijving

Wijziging van de in de inschrijving vermelde gegevens (equipeleden, auto, enz.) kunnen tot uiterlijk één uur voor de start worden doorgegeven aan het Wedstrijdsecretariaat. Het vervangen van een equipelid zou (ter beoordeling van de Organisator) kunnen leiden tot indeling in een andere klasse. Het vervangen van beide equipeleden wordt gezien als annulering door de Deelnemer (zie art. 1.5.6).

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 het Evenement is niet toegestaan (zie voor speciale gevallen artikel 2.4.4). De bestuurder dient in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs en de minimale leeftijd te hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt. Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rally/rit onderling te wisselen, mits beide leden van de Equipe in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en beiden de minimale leeftijd hebben die de WAM-verzekeraar aan deelname stelt.

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. Het al dan niet restitueren van inschrijfgeld is afhankelijk van het moment van annuleren. De details kan men terugvinden in de deelnamevoorwaarden op www.slsclassic.nl.

1.5.7. Annulering door de organisatie

De organisatie zal een deel van het inschrijfgeld terugbetalen aan de Deelnemers, indien het evenement door (dreigende) overmacht niet doorgaat. De hoogte van het bedrag dat wordt terugbetaald hangt af van de gemaakte kosten.

Overmacht is iedere gebeurtenis of omstandigheid buiten de macht van de Organisator, waaronder het intrekken van verleende ontheffingen of andere door de overheid opgelegde maatregelen waardoor het Evenement geen doorgang kan vinden.

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 1 augustus 2024 ontvangen alle deelnemende Equipes een definitieve bevestiging van deelname, inclusief hun startnummer en de door beide equipeleden te ondertekenen en naar de Documentencontrole/Inschrijftafel mee te nemen Vrijwaringverklaring.

1.6. Verzekering

1.6.1. Verzekering van de Deelnemer

Deelnemers moeten voor hun auto in het bezit zijn van een geldige wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (WAM). Deze verzekering dient tijdens het Evenement aan de specifieke bestuurder(s) dekking te geven. Bestuurders dienen minimaal 18 jaar oud zijn bij de start van het Evenement. De polis dient tevens dekking te bieden bij deelname aan regelmatigheidsritten en (indien van toepassing) rijvaardigheidstesten op afgesloten terrein. Tevens wordt de eigenaar van de auto geadviseerd een (schade- en ongevallen-)verzekering inzittenden af te sluiten (voor de landen waarin rally's/ritten gereden worden) om de bestuurder en de navigator goed te verzekeren.

Het is de eigen verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto om dergelijke verzekeringen en/of uitbreidingen van de bestaande verzekering te arrangeren.

1.6.2. Verzekering van de Organisator

De Organisator 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. 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 Evenement en eindigt bij de finish, of op het moment dat de betreffende Equipe niet meer deelneemt. Het eigen risico voor de eigenaar van de ingeschreven auto bedraagt bij een NHRF-regelmatigheidsrit € 1.500.

In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto altijd prevaleren boven de secundaire WAM-verzekering. Deelnemers dienen zich derhalve te realiseren dat:
- de door de organisatie afgesloten verzekering niet de aansprakelijkheid tussen de equipes onderling dekt.
- de eigen autoverzekering, zoals wettelijk vastgesteld, altijd prevaleert.
- de hoogte van de verzekerde bedragen per gebeurtenis 5.000.000 euro bedragen, als maximum per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging en/of letsel.

1.6.3. Vrijwaringverklaring

De leden van de ingeschreven Equipe dienen voor aanvang van het Evenement de op het Evenement van toepassing zijnde vrijwaringverklaring (zie Bijlage A) te ondertekenen. Wordt de genoemde verklaring niet ondertekend, dan wordt de Equipe niet tot de start toegelaten.

1.7. Eisen aan de auto

1.7.1. 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.

1.7.2. Aanvullende voorschriften

Bij de 60e SLS Classic worden uitsluitend klassiekers van vóór 1977 tot de start toegelaten. Uitzondering zijn Equipes waarvan beide equipeleden bij de start van de rally jonger zijn dan 33 jaar: zij kunnen deelnemen in een klassieker van vóór 1991

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

In elke deelnemende Klassieker moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn én een solide bevestigde brandblusser van minimaal 2 kg geschikt voor vloeistofbranden. Een grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage en wanneer de organisator dat vereist (bijvoorbeeld op de parkeerplaats bij de startlocatie).

Elke deelnemende klassieker moet voorts zijn uitgerust met:

1. veiligheidsgordels (uitgezonderd, maar aanbevolen, voor deelnemende auto's die gebouwd zijn voor 1971);
2. een gevarendriehoek;
3. een verbanddoos;
4. twee veiligheidshesjes;
5. een sleepkabel.

1.7.3. Reclame

De Organisator kan de Deelnemers verplichten reclamestickers aan te brengen 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 Organisator 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 op een auto, waarvan aangetoond kan worden dat dit model auto in het verleden in een bepaalde uitvoering met deze reclame heeft gereden kan gehandhaafd blijven indien en voor zover de reclamestickers, kleuren, belettering en afmetingen exact overeenstemmen met de originele uiting.

Reclame van derden en/of eigen reclame, niet zijnde sponsoren van de rally, wordt niet toegestaan.

1.7.4. Rallyschilden en wedstrijdnummers

De Deelnemers ontvangen bij de documentencontrole twee rallyschilden en 2 rallyschildstickers, waarvan er één aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd moeten worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. Daarbij kunnen startnummerstickers en/of reclamestickers uitgereikt worden, die op de auto bevestigd moeten worden. Reclamestickers, rallyschilden en startnummerstickers dienen tijdens het gehele evenement op/in de auto aanwezig te zijn. Bij het ontbreken hiervan kan de Wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting.

1.7.5. 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.

1.7.6. Kompas, afstand-, tijd- en snelheidsmeters

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor het bepalen van de richting en/of het meten van afstand, snelheid of tijd (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.

1.7.7. Communicatie- en navigatieapparatuur

Het gebruik van vaste of mobiele navigatieapparatuur is niet toegestaan. Tijdens de Etappes mag deze apparatuur (denk aan mobiele telefoons, smart watches, tablets, laptops, navigatiesystemen) niet in de passagiersruimte aanwezig zijn. Mobiele telefoons mogen wel gebruikt worden bij:

1. calamiteiten (zie bijlage B);
2. het (verplicht) gebruik van een app voor registratie van controles en/of aansturing van een rekenprogramma;
3. het inroepen van hulp van het serviceteam van de organisator;
4. het melden van opgave bij de organisator.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het Evenement te controleren op de aanwezigheid van bovengenoemde apparatuur in de passagiersruimte van de auto en het ingeschakeld zijn van navigatieapparatuur. Bij de eerste constatering van het gebruik van navigatieapparatuur zal de betreffende Equipe worden bestraft met 300 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting. Als de Equipe de controle weigert, dan zal de Equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

1.8. Verloop van het evenement

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 onderweg.

1.8.2.Documentencontrole - Inschrijftafel

Alle in Nederland woonachtige Equipes dienen zich op 17 augustus 2024 te melden bij de verplichte documentencontrole en conformiteitscontrole van de auto, om de vrijwaring af te handelen en het startpakket (met o.a. rallyschilden, portier/startnummers, enz.) in ontvangst te nemen. Het tijdframe zal per deelnemer worden vermeld in de acceptatiebrief die rond 1 augustus zal worden verstuurd.

1.8.3.Startprocedure

De startvolgorde en starttijden worden per dag bekendgemaakt via de SLS-app (zie art. 2). Equipes dienen 10 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek. De Equipes vertrekken met een interval van 1 minuut en dienen zich op hun starttijd bij de starttafel (TC OUT) te melden, waar het routeboek wordt uitgereikt.

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 snelheidsovertredingen worden bestraft conform artikel 2.9. Andere overtredingen van verkeersregels worden bestraft met 300 strafpunten.

Politieagenten en/of officials van de Organisator 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 de straf vragen.

1.8.5.Gedrag Deelnemers

Deelnemers dienen aanwijzingen en/of instructies van de officials op te volgen. Deelnemers dienen te allen tijde andere voertuigen, die willen passeren, ruimte te verlenen.

Elk incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder ook het verkennen van de route valt) 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 en herhaalde overtreding van verkeersregels worden gezien als het in diskrediet brengen van de historische rallysport 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, bij rustpauzes en na de finish een deugdelijk zeil (of een lekbak) onder de auto verplicht. Gedurende hun aanwezigheid (wachttijd) 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 Organisator 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 de kosten van reiniging, schade, enzovoorts te voldoen.

1.8.7.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 aan het eind van de betreffende 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.

1.8.8. Uitvallen

Indien een Equipe uitvalt, dan wordt zij verzocht de Wedstrijdleiding hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen.

1.8.9. 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. Het is wel geoorloofd dat een gestrande auto door een serviceteam van de Organisator (zie art. 1.2.2) of door een collega-equipe naar bijvoorbeeld een werkplaats wordt gesleept. Verder is het niet toegestaan een Equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen.
Bij de eerste constatering van gebruikmaking van assistentie (buiten die van de organisatie) zal de betreffende Equipe worden bestraft met 300 strafpunten, een volgende overtreding betekent uitsluiting.

De auto dient zich in principe te allen tijde op eigen kracht voort te bewegen. Indien de ingeschreven auto niet op eigen kracht de finish van het Evenement bereikt zal de Equipe niet geklasseerd worden.

Bij technische problemen onderweg kan contact opgenomen worden met een serviceteam van de Organisator. Aan deze service kan de Deelnemer geen rechten ontlenen.

1.9. Vragen na afloop & neutralisaties

Dagelijks, na het sluiten van de finish ontvangt iedere Deelnemer een schriftelijke uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Tevens publiceert de Organisator de voorlopige moederkaart(en), inclusief uitleg in de SLS-app.

1.9.1. Routetechnische vragen

Als een Deelnemer het niet eens is met de uitleg of controlevermeldingen op de voorlopige moederkaart(en), dan kan de Deelnemer daarover een zgn. routetechnische vraag stellen. Hiervoor is in elk routeboek een vragenformulier opgenomen. Deelnemers dienen het vragenformulier in te leveren bij een contactpersoon deelnemers. Routetechnische vragen kunnen tot 30 minuten na het sluiten van de finish ingediend worden. Op de laatste rallydag kunnen routetechnische vragen tot 60 minuten na de eigen aankomsttijd bij de laatste TC IN worden ingediend. Het sluitingstijdstip van de finish wordt (eventueel per klasse) bekend gemaakt in de SLS-app en via SMS.

De Wedstrijdleiding zorgt voor het zo spoedig mogelijk beantwoorden van vragen en bekendmaking daarvan aan de deelnemers (zie art. 1.9.2).

1.9.2. Neutralisaties

De Wedstrijdleiding kan besluiten om controles te neutraliseren, zowel op basis van eigen waarneming als naar aanleiding van door Deelnemers gestelde vragen. Wanneer één of meer controles geneutraliseerd worden, hetzij vóór doorkomst van de eerste Deelnemers (van een klasse), hetzij na doorkomst van een aantal Deelnemers (van een klasse), dan zal de Wedstrijdleiding als volgt beslissen:

1. de eventueel opgelopen strafpunten van de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) geannuleerd;
2. de betreffende controles worden (voor de klasse(n) waarvoor de neutralisatie geldt) vervallen verklaard.

Eventuele neutralisaties worden door de Organisator voorzien van een beknopte toelichting aangebracht in de voorlopige moederkaart(en) in de SLS-app, die daarmee definitief wordt/worden.

1.9.3. Rekentechnische vragen

Na verwerking van de routetechnische vragen wordt per klasse een voorlopig (dag)uitslag gepubliceerd in de SLS-app Voor vragen over het berekenen van het aantal strafpunten en de klassering kunnen Deelnemers tot 15 minuten na publicatie door gebruik te maken van het vragenformulier in het routeboek en dat bij een contactpersoon deelnemers in te leveren. Na verwerking van deze vragen worden de definitieve (dag)klassementen in de SLS-app gepubliceerd.

1.9.4. Protesten

Tegen de antwoorden op route- of rekentechnische vragen en tegen neutralisaties kan geen protest ingediend worden. Het besluit van de Wedstrijdleiding is bindend en hiertegen staat geen beroep open.

1.10. Klassementen & prijzen

1.10.1. Klassement

Het eindklassement wordt per klasse bepaald door per equipe alle strafpunten bij elkaar op te tellen. De Equipe met het laagste totaal aantal strafpunten in een klasse wordt tot winnaar van die klasse uitgeroepen, de Equipe met het naast hogere aantal strafpunten tot tweede, enzovoorts.

Algemeen winnaar van de 60e SLS Classic is de winnaar in de Expertklasse.

1.10.2. Steltman Cup

Voor het klassement om de Steltman Cup worden in elke klasse per dag klasseringspunten toegekend aan de 10 hoogst geëindigde Equipes in het dagklassement. 10 punten voor de eerste plaats, 9 punten voor de tweede plaatst, 8 punten voor de derde plaats, tot en met 1 punt voor de tiende plaats. Bij toekenning van de klasseringspunten is indien nodig de in artikel 1.10.5 beschreven ex aequo regeling van toepassing. De winnaar van de Steltman Cup is de Equipe die aan het eind van de 60e SLS Classic het hoogst aantal klasseringspunten heeft behaald, ongeacht de klasse waarin wordt deelgenomen.

1.10.3. Hiscox Cup

Voor het klassement om de Hiscox Cup worden in elke klasse per dag klasseringspunten toegekend aan de hoogste geëindigde Equipes in het dagklassement, waarvan beide equipeleden bij de start van de 60e SLS Classic jonger zijn dan 33 jaar. 25 punten voor de eerste plaats, 24 punten voor de tweede plaats, 23 punten voor de derde plaats tot en met 1 punt voor de vijfentwintigste plaats. De winnaar van de Hiscox Cup is de Equipe die aan het eind van de 60e SLS Classic het hoogst aantal klasseringspunten heeft behaald, ongeacht de klasse waarin wordt deelgenomen.

1.10.4. Regularity Cup

Voor het klassement om de Regularity Cup worden in elke klasse van elke Equipe alle strafpunten opgeteld die door de Equipe zijn behaald in de regelmatigheidsproeven, waarbij het slechtste resultaat komt te vervallen. De Equipe met het laagste aantal strafpunten in elke klasse wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen.

1.10.5. Ex aequo

Als voor de vaststelling van een dagklassement twee of meer Equipes hetzelfde aantal strafpunten behaald hebben, dan zal de Equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de eerste regelmatigheidsproef van die dag de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de Equipe met het laagst aantal strafpunten in de tweede regelmatigheidsproef van die dag het hoogst geklasseerd worden. Mocht dit geen beslissing geven dan zal de Equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden.

Als voor de vaststelling van het eindklassement of het klassement van de Steltman, Hiscox of Regularity Cup twee of meer Equipes hetzelfde aantal strafpunten behaald hebben, dan zal de Equipe die het beste resultaat heeft behaald bij de tijdmeting van de eerste regelmatigheidsproef van de laatste dag de hoogste klassering krijgen. Mocht dit geen beslissing geven, dan zal de Equipe met het laagst aantal strafpunten in de tweede regelmatigheidsproef van die dag het hoogst geklasseerd worden. Mocht dit geen beslissing geven dan zal de Equipe met de oudste auto het hoogst geklasseerd worden.

1.10.6. Teamklassement

Voor het teamklassement wordt per dag het aantal strafpunten van de drie best geklasseerde Equipes van een team op die dag 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 de SLS app. In geval van een ex-aequo situatie in het eindklassement wordt het team met daarin de Equipe met het laagste aantal strafpunten in het individuele eindklassement het hoogst geklasseerd.

1.10.7. Prijsuitreiking

Na publicatie van de definitieve uitslag wordt overgegaan tot de prijsuitreiking, welke zal plaatsvinden op zaterdag 31 augustus 2024 tijdens de feestelijke afsluiting in Scheveningen. Kledingadvies: informeel.

1.10.8. 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 het eindklassement.

Aan de **Algemeen Winnaar** van de 60e SLS wordt de harington uitgereikt waarin de namen van de equipeleden zullen worden gegraveerd. Deze ton blijft na uitreiking in bezit van de Stichting Classic SLS.

De winnaar van de **Steltman Cup** ontvangt een door Steltman Watches beschikbaar gesteld exclusief Chopard Mille Miglia horloge en een bureauklok, model Mille Miglia GT. Indien beide equipeleden van de winnende equipe al tijdens een eerdere SLS Classic een Chopard Mille Miglia horloge heeft gewonnen, dan wordt het horloge uitgereikt aan de eerstvolgende Equipe in het klassement om de Steltman Cup.

De winnaar van de **Hiscox Cup** ontvangt een unieke door Hiscox beschikbaar gestelde wisseltrofee. Deze wisseltrofee blijft na uitreiking in het bezit van de Stichting Classic SLS.

In elke klasse is voor de winnaars van de **Regularity Cup** een wisseltrofee beschikbaar gesteld door Joris Buijs. Deze Regularity Cup is een fraai bronzen sculptuur in de vorm van een klassiek herenhorloge gemaakt door kunstenaar Chris Tap. Deze wisseltrofeeën blijven na uitreiking in het bezit van de Stichting Classic SLS.

In elke klasse ontvangen alle equipeleden van het winnende team van het teamklassement een medaille.

1.11. Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Niet tekenen vrijwaringverklaring	niet toegelaten tot de start
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	maximaal uitsluiting
Ontbreken van uitgereikte verplichte reclame, rallyschilden en/of wedstrijdnummers bij de start	maximaal uitsluiting
Vermijdbare belasting van het milieu	maximaal uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Geconstateerd hinderlijk weggedrag en incorrect, frauduleus of onsportief gedrag (waaronder het verkennen van de route)	maximaal uitsluiting
Het in diskrediet brengen van de historische rallysport (bijvoorbeeld buitensporige snelheidsovertreding en herhaalde overtreding van verkeersregels)	maximaal uitsluiting
Geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswet	300 strafpunten per geval
Eerste constatering van gebruik navigatiesysteem	300 strafpunten
Tweede constatering van gebruik navigatiesysteem	uitsluiting
Weigeren van de controle op gebruik navigatiesysteem	uitsluiting
Eerste constatering van gebruik georganiseerde service	300 strafpunten
Tweede constatering van gebruik georganiseerde service	uitsluiting
Niet op eigen kracht de finish van het Evenement bereiken	uitsluiting

2. TECHNISCHE ASPECTEN

For this Event, the organizer will use a combination of physical route material (manned time controls (start and GTC of a regularities and regular time controls), route arrows and signs NO and Q-zone) and virtual route material (route controls, GTCs at regularities and Q-zone signs).

For this purpose, the SLS app (hereinafter referred to as app for short) is used. How to register for the app is mentioned in the manual, see www.slsclassic.nl.

The manual also contains a description of the use of the app and the appearance of the various types of checks.

2.1. Routeboek

In de routeboeken is een tijdschema opgenomen en staat een gedetailleerde beschrijving van de route die moet worden gevolgd, inclusief kaartfragmenten, routeopdrachten, kaartschalen, rijtijden/richttijden, locatie van tijdcontroles en dergelijke.

2.1.1.Kaartmateriaal

In het routeboek wordt gebruik gemaakt van topografische kaarten met een originele schaal van 1:50.000, 1:100.00 of 1:200.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment en in de bij het kaartfragment behorende routeopdracht vermeld.

Het is niet toegestaan om over extra kaartmateriaal te beschikken of in de auto aanwezig te hebben, met uitzondering van kaarten met een schaal van 1:400.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering van overtreding van deze regel zal de betreffende Equipe worden bestraft met 300 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting.

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het Evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal. Als de Equipe de controle weigert, dan zal de Equipe direct uitgesloten worden van verdere deelname.

2.1.2.Legend

An appendix to be issued separately with the document inspection includes (among other things) the legends of the topographic maps and tulip symbols used.

2.1.3.Routeopdracht

Van start tot finish (van elke etappe) 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 (losse) kaartfragmenten met routeopdrachten verstrekt worden bij bemande controles.

2.1.4.Tanken

In het laatste Traject van elke Etappe zijn in het routeboek mogelijkheden tot tanken aangegeven, waarvoor in het tijdschema van het betreffende Traject ruimte is opgenomen. Daarnaast kunnen als service voor de Deelnemers verder in het routeboek tankstations aangegeven zijn. De Equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppingen bij tankgelegenheden zal door de Organisator niet worden gecompenseerd.

2.2. Control cards

At the start of a stage (TC OUT), each crew receives a digital control card via the app. Route controls are recorded on it en route. The control card will be sent at the end of each stage automatically to the organization and to the e-mail address of the crew.

For all route controls where the crew can choose whether or not to save the control, the crew is solely responsible for recording it on the digital control card.

At the TC OUT of each morning stage, each Equipe will receive a physical time card. The time cards include the ideal passing times of the regular time controls for each Equipe. The passing times are binding. The time card must be turned in at the end of each afternoon stage. Expert class participants will receive a separate time card for the evening stage.

Any change on a time card may be penalized with 100 penalty points and may even result in exclusion, unless such improvement is initialled by an authorized official.

The crew is solely responsible for the presentation of the time card at the controls and for any errors in registration. The crew itself must take care to present the time card to the official at the correct time and must check if the time card has been completed correctly. The official is the only person authorized to enter actual passing times on the time card.

2.3. Route controls (RC's)

As you drive the route, you are checked to see if you are driving the correct route. This is done by route controls.

Route controls are present from 15 minutes before the IPT of the first participant until 30 minutes after the IPT of the last participant.

All unmanned route controls are virtual (= visible in the app) and manned route controls do not occur.

Missing a route control or registration of a route control that shows that the correct route was not driven will be penalized with 100 penalty points.

When passing a virtual route control, a message will appear in the app. The Organizer can make use of controls that appear automatically (without the intervention of the Participant and indelible) on the digital control card. This is only the case for speed controls and secret time controls in a regularity test; these are the so-called Standard Direct Save controls.

A Participant has the choice whether or not to save a route control that appeares in the app (= to place it on the digital control card). The Participant has 15 seconds to do so; after that the control is automatically placed on the digital control card. If the control is refused by the Participant within 15 seconds, but the Participant decides he still wants to have the control, then that control must be approached again (from the right direction) and still be saved.

The Participant can delete the last (not automatically) saved route control on the digital control card.

2.4. Time controls (TC's)

2.4.1.Time keeping

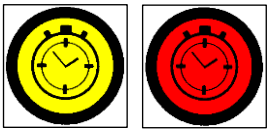
To determine the correct time, the time received from the DCF77 time signal transmitter in Mainflingen near Frankfurt is used. This source is used by transmitter-controlled clocks (with so-called atomic time).

2.4.2.Recognition and notification

Each Stage starts with a TC OUT and ends with a TC IN. If a Stage consists of more than one TC, there are also "normal" TCs. Only a TC IN may be entered earlier than the ideal passing time (IPT). Note: a TC-IN can also occur in a Stage, for example at a coffee stop.

Seconds do not play a role, only minutes are counted at time controls. For example, "more than 15 minutes early" and "more than 30 minutes late" means respectively 16 minutes or more early and 31 minutes or more late.

A TC is identified by a white sign with a red clock, always preceded by a white sign with a yellow clock. The actual passing time (WPT) at a TC is the minute in which the sign with the yellow clock sign is passed.



2.4.3.Penalties – making time up

At a TC IN, you may report with impunity (up to 15 minutes) earlier than the IPT. At any other TC, reporting up to and including 15 minutes earlier than the IPT is penalized by 10 penalty points per minute of deviation; reporting more than 15 minutes before the IPT is considered missing the TC. Missing a TC is penalized by 300 penalty points.

Reporting later than the IPT to a TC (OUT, IN or "regular") is penalized by 10 penalty points per minute of deviation. If you were also late at the previous (not missed) TC, only the time you are more late will be penalized. Reporting more than 30 minutes after the IPT is considered missing the TC. Missing a TC is penalized with 300 penalty points.

Making up time is not penalized as long as you do not enter a TC before the IPT. If one does, the rules described in the first paragraph take effect.

The exception to the above rules is the last TC IN ((day) finish). Missing the TC IN at the end of a rally day, the Equipe will be given the opportunity to hand in the time and digital control card of the stage in question to the Organization, but on the same day, so that they can be calculated. Only times initialled by an offical will be accepted on the time control card. Missing the TC IN at the end of the last rally day means that the team will not be classified.

If there are problems reaching the start of a stage (TC OUT) on time, please contact the Race Director. If you are in danger of running out of time on the way to the (day) finish, it is better to cut a part of the route to avoid not being classified.

Voorbeeldtabel strafpuntenberekening:

TC	IPT	WPT	Afwijking	Strafpunten	Toelichting
TC 1 OUT	08:16	08:16	Op tijd vertrokken	0	Bij volgende TC op IPT melden
TC 2	09:01	09:00	1 minuut vóór de IPT	10	Niet goed opgelet? Bij de volgende TC niet wéér een minuut vroeger melden (want dat wordt dan opnieuw bestraft), 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 na de IPT melden. U mag in het volgende traject tijd inhalen.
TC 5	10:38	10:55	17 minuten later dan de IPT	0	Geen strafpunten. U heeft 2 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 17 minuten. Bij TC 6 mag u zich ongestraft tot 17 minuten na de IPT melden.
TC 6	11:32	11:56	24 minuten later dan de IPT	70	U mocht zich bij TC 6 ongestraft 17 minuten later melden, maar doet dit 24 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 24 minuten. Bij TC 7 mag u zich ongestraft 24 minuten na uw IPT melden.
TC 7	12:24	12:56	32 minuten later dan de IPT	300	Meer dan 30 minuten te laat melden betekent dat u de TC gemist heeft. Uw achterstand blijft de achterstand van de laatste niet gemiste TC (TC 6). Bij TC 8 mag u zich dus ongestraft tot 24 minuten na uw IPT melden.
TC 8	12:59	13:26	27 minuten later dan de IPT	30	U mocht zich bij TC 8 ongestraft 24 minuten later melden, maar doet dit 27 minuten later. De extra gebruikte minuten worden bestraft. Uw achterstand is opgelopen naar 27 minuten. Bij TC 9 mag u zich ongestraft tot 27 minuten na uw IPT melden.
TC 9	13:50	14:05	15 minuten later dan de IPT	0	Geen strafpunten. U heeft 12 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald, dat mag ongestraft. Uw achterstand op de IPT bedraagt nu nog 15 minuten. Bij TC 10 IN mag u zich ongestraft tot 15 minuten na de IPT melden.

TC	IPT	WPT	Afwijking	Strafpunten	Toelichting
TC 10 IN	14:31	14:29	2 minuten vóór de IPT	0	Geen strafpunten: u mag zich ongestraft (maximaal 15 minuten) vóór de IPT melden bij een TC IN (om onnodig wachten te voorkomen).
Totaal				**600**	

2.4.4.Instromen

Een 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 OUT, 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 ten-minste een (deel van een) Etappe heeft gereden in een vervangende auto, kan uitsluitend nog worden deelgenomen aan de dagklassementen en niet meer aan het algemeen klassement.

2.5. Regularity (RP)

Regularities are included as part of the Event. The assignment and the corresponding distance-time table are in the route book or are handed out at the start of an RP.

You must complete the RP as precisely as possible, to the second, according to the corresponding distance-time table. The average speed may be changed during the test. The table is binding in this regard.

While driving the RP, the organization checks by one or more secret time controls (GTCs) that you maintain the correct average speeds and route. Neither the location nor the driving time to a GTC (time checkpoint) are indicated in the route book. The ideal time at a GTC should always be calculated from the start of the regularity.

For every second of time deviation from the ideal driving time, the team will receive 1 penalty point. Failure to pass a GTC when intended to do so will be penalized with 100 penalty points; this is also the maximum time penalty you can incur at an RP.

The length of the RP is a minimum of 2 and a maximum of 25 kilometers. A GTC is always more than 2 kilometers after:

1. the start of the RP;

2. a movable bridge;;

3. a railroad crossing;

4. a traffic light.

The RP starts at a manned control, recognizable by a sign CONTROL (possibly preceded by a pre-announcement, see Art. 2.12), or at a so-called self-start. The location of the RP start is clearly indicated in the route book and along the route by a sign START REGULARITY. For a self-start, the start time is indicated in the route book as the number of minutes to start after the actual passing time (WPT) at the preceding TC. The self-start is considered to take place in the first second of the minute.

Example: suppose the WPT at the TC prior to the RP is 14:07 and the self-start is to take place 3 minutes after that WPT; then the self-start is at exactly 14:10:00.

A GTC is a manned route control that records the passage time at a certain point in the route of the RP to the second, or an (unmanned) time registration via the app. If a manned GTC is provided with a CONTROL sign (possibly provided with a pre-announcement), you should stop there and hand over the time card, after which the recorded passing time will be noted on the time card by the crew of the GTC. If the GTC does not have a CONTROL sign (or is not visibly displayed), you do not have to stop and the crew will note the recorded passing time on a log. In that case, therefore,

you may arrive at the end of the RP without having stopped at a GTC. A GTC that appears in the app is automatically placed on the digital control card (and cannot be deleted).
A GTC is never set up along major through routes. The RP runs from the (self) start to a sign marked END REGULARITY. The end of an RP may also be marked in the route book and app.

2.6. Behendigheidsproef/Test

Niet van toepassing.

2.7. Interruptions in the route

It may happen that it is impossible to drive along the planned route. Here we distinguish three different types of route interruptions:

1. Route interruptions that the organizer has noticed when plotting the route. Examples are roads that no longer exist, roads with a prohibition sign, roads closed with a fence, etc. The organizer has made use of this when plotting the route. The detour rules as mentioned in Art. 3.1.4 come into force in case of such route interruptions. This only occurs sporadically in the Touring Class route.

2. Route interruptions that did not yet exist when the route was made, but did occur shortly before the event (e.g. unexpected road works, temporarily placed prohibition signs, a fair, etc.). In such a case, the organizer can create a detour using:

   - route arrows

   - double route arrows possibly in combination with additional instructions

   - a route control with additional instructions

   Route controls may occur on the detour route. These should be registered as normal. If the organizer has NOT observed such a route interruption or does not establish a detour for other reasons, then it is necessary to proceed as described in Art. 2.7.3.

3. Route interruptions, which occur during the rally. Consider, for example, an accident or an angry farmer who has placed his tractor on the road. In such a case, you should resume the intended route as soon as possible behind the route interruption. The route there is completely free. Thus there are no restrictions on the roads to be taken and turning is allowed.

   While driving this route you should ignore route controls.

2.8. Route arrows and NO signs

Physical route arrows and signs reading NO.

1. Route arrows placed along the route are identifiable by an arrow marked SLS Classic (see Art. 2.12).

2. Horizontal arrows placed before a road junction pointing upwards are intended to guide participants to a point further along the route by a detour (see art. 2.7.2) and must be followed. A detour is concluded with 2 route arrows placed above or next to each other (so-called double route arrows), possibly in combination with additional route instructions. From that point you must continue on the intended route, or execute route instructions and then continue on the intended route; there is NO need to detour to drive missed route sections as-is.

3. Double route arrows may also be placed at unclear road situations, to avoid entering a wrong, unintended road. These arrows are NOT preceded by single route arrows.

4. If at the beginning of a road there is a route arrow pointing down, then you may not enter that road from this side.

5. If the arrow pointing upwards is placed at the beginning of a road, you may enter that road, even if it is closed to traffic. You may assume that the organization has received permission for this.

6. A NO sign placed at the beginning of a road means that it is not allowed to drive on that road. A road with a NO sign is not part of the intended route and can therefore not be a reason to detour. The sign is only intended for clarification, to prevent the road in question from being entered, or to prevent possible inconvenience to local residents.

2.9. Speed checks

Participants must strictly observe the local speed limits during the event. The organizer will carry out speed checks at least once a day within an urban area, 30-kilometer zone or quiet zone, preferably in places where compliance with the speed limit is of obvious importance for the living environment and/or road safety.

Detected speeding violations are penalized, with the number of penalty points calculated by squaring the number of kilometers exceeding the maximum permitted speed by more than 10%.

A third violation of the speed limit will be penalized by exclusion.

Voorbeeld

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

2.10. Quiet zones

A quiet zone (Q-zone) aims to ensure a quiet passage of participants, with minimum inconvenience to local residents. Participants should drive with extreme caution here. The maximum speed in a Q-zone is 30 km/hour.

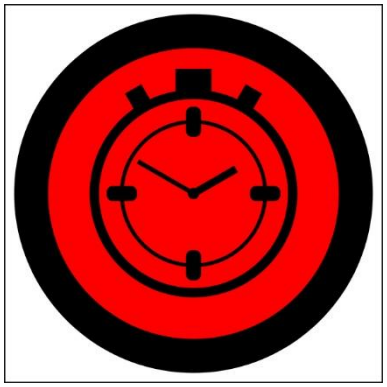
Q-zones can be indicated in the app (by displaying a road sign with the applicable maximum speed), via a physical sign Q-Zone 'in the field' and/or on the map fragments. In the latter case, these are identified by a red circle or ellipse, possibly marked Q-ZONE. A Q-zone sign placed in the field may state a distance for which the Q-zone applies. If this is not the case, the Q zone applies up to the sign indicating the end of the Q zone. Unpaved roads are not per definition Q- zones.

2.11. Samenvatting straffen technische aspecten

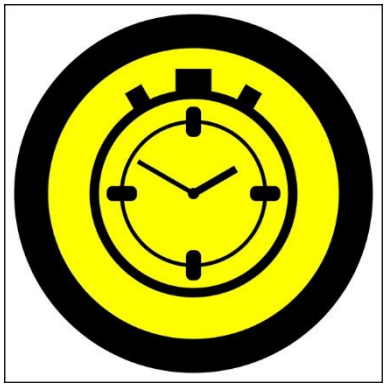
Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300 strafpunten
Tweede constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Weigeren van de controle op aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen van een foutcontrole	100 strafpunten
Te vroeg aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut
Te laat aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut
Missen van een tijdcontrole	300 strafpunten
Meer dan 30 minuten te laat bij de laatste TC IN op een rallydag	strafpunten bepaling op basis van ingeleverde tijd- en routecontrolekaart
Meer dan 30 minuten te laat bij de laatste TC IN op dag 4	niet geklasseerd
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een RP	1 strafpunt per seconde
Missen van een GTC	100 strafpunten
Maximale tijdstraf RP	100 strafpunten
Overschrijding toegestane maximumsnelheid met meer 10%	zie tabel, maximaal uitsluiting

2.12. Examples of route material

1. A sign designating a TC as specified in Art. 2.4.2;
2. A pre announcement of a TC as indicated in art. 2.4.2;
3. A sign indicating manned control as indicated in art. 2.5;
4. A pre announcement of a manned control as indicated in art. 2.5;
5. A sign indicating the start of an RP as indicated in art. 2.5;
6. A sign indicating the end of an RP as indicated in art. 2.5;
7. A route arrow as indicated in art. 2.8.1;
8. A sign reading NO as indicated in Art. 2.8.6;
9. A sign indicating the beginning of a Q zone as indicated in Art. 2.10;
10. A sign indicating the end of a Q zone as indicated in Art. 2.10.



TIJDCONTROLE (2.4.2)



VOORAANDUIDING
TIJDCONTROLE (2.4.2)

BEMANDE CONTROLE (2.5)

VOORAANDUIDING
BEMANDE CONTROLE (2.5)

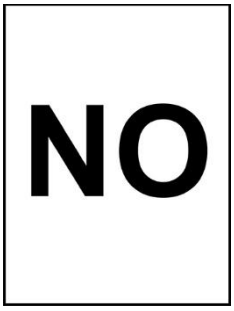
START RP (2.5)

EINDE RP (2.5)

ROUTEPIJL (2.8.1)

BEGIN Q-ZONE (2.10)

EINDE Q-ZONE (2.10)



NO (2.8.6)

3. ROUTE PROVISIONS

3.1. General map reading provisions

3.1.1.The map

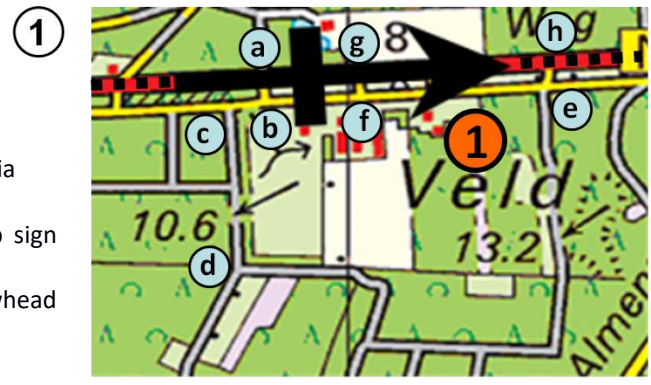
The map fragment itself

1. Several types of roads and trails appear on a map fragment. Map roads are those roads that have two verge lines, at least one of which is uninterrupted at each location. Verge lines are the outer boundaries of a map road.
2. Bike paths, ferries, foot bridges or roads under construction/design are not map roads. However, tunnels in map roads may be used.
3. The travel lanes of roads with separated travel lanes shall be designated as separate map roads.
4. A map road marked on the map as a one-way road may not be included in the route in the opposite direction.
5. Map signs and map texts do not interrupt the underlying roads, with the exception of the map sign road closure, which does block the route. Continuous verge lines at the level of a side road do not block the passage. Continuous lines indicating the division into lanes do block the passage. If map marks or continuous verge lines of the upper road show that two roads cross at unequal levels (see legend), then both roads are considered to continue without connecting.

Items market on the map fragment by the organizer

6. In a "map joint," where two maps are placed together and that is indicated on the map fragment, the roads on the map fragment may not fit together perfectly.
7. Characters (e.g. direction arrows along the printed line), stickers (logos, rally shields, etc.) and text boxes (including circles with numbers of arrows, points, etc.) placed on a map fragment interrupt the map road(s) below it. Blocking symbols (blocking crosses/dots, barricades) also block the map paths below them. A map road is blocked if on the spot the road and both verge lines of the map road are covered.
8. Route symbols are considered to lie exclusively on the underlying map road. Arrowheads that "stick out" and cover a nearby map road do not block that road, regardless of the direction of travel.
9. Small "twists and turns" on an arrow or a printed line are considered to be drawn in accordance with the locally drivable situation.
10. A (part of a) arrow or the printed line may not be included in the route in the opposite direction. Touching and crossing is not considered reverse driving.
11. An arrow is indicated on the map by a line segment with an arrowhead, which need not always be at the end of the line segment. The arrow is considered to be the full length of the line segment.
12. A circle is placed around a point. The circle is for the sole purpose of making the point easy to find on the map and does not block the route.
13. Circles or ellipses indicating a quiet zone or a situation different from the map do not block the map routes below them.

Figure 1: example of blocking/not blocking



On the map fragment on the right, system "Arrows shortest route with barricades" applies. The dotted line indicates the main route.
The detour route around the barricade in arrow 1 is via a-b-c-d-e-f-g. Do not drive through the barricade, nor on the parallel road. Do drive through the map sign (arrow pointing to "10.6") and the map text ("Veld"). Finally, you may also drive through the arrowhead of arrow 1.

3.1.2.The construction of the route

1. Only map roads may be used in the construction of the intended route. Constructions should be made per map fragment (i.e. never jumping from one map fragment to another in between).

2. When constructing the intended route, turning around is not allowed. The exception to this is the Points Free Route system, where turning is allowed during route construction.

3. The start and end of a route may be included only once in the route (and therefore never in a secondary route or detour). The start of an RP may also be included in the route only once.

4. Unless stated otherwise in the system description, per map reading route, map roads may be included in the route more than once, but only in one direction (the direction chosen when the road was first included in the route).

   One should always construct the intended route of a map reading path before driving. The direction for the roads included in the planned route is thus fixed. If detours have to be made (Art. 3.1.4) or a new route has to be constructed (due to DMP recovery order), this has to be taken into account as well as the direction of previously driven detours and newly constructed routes.

5. Route construction should take into account possible locally applicable traffic regulations, such as for example the direction of travel at a (mini) roundabout and on roads with separate lanes.

6. If there is a choice between two routes of equal length (e.g. a turning loop), the route must be constructed counterclockwise.

7. A TC must be approached from the direction indicated by the point of the TC flag, indicating the TC on the map fragment.

3.1.3.Driving the route

1. Roads where there is a dead-end sign at the beginning of the road may be entered if the map situation so warrants. Do NOT drive roads that are clearly dead ends.

2. Roads with a sign "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" or signs of similar nature may not be entered.

3. Black circles may be placed on the map fragments. Within such a circle, the actual situation will generally differ from the situation on the map. The route within the circle is free; all roads within the circle, whether on the map or not, may be used. There are no route controls within the circle. One should (of course) enter and leave the circle via the correct roads.

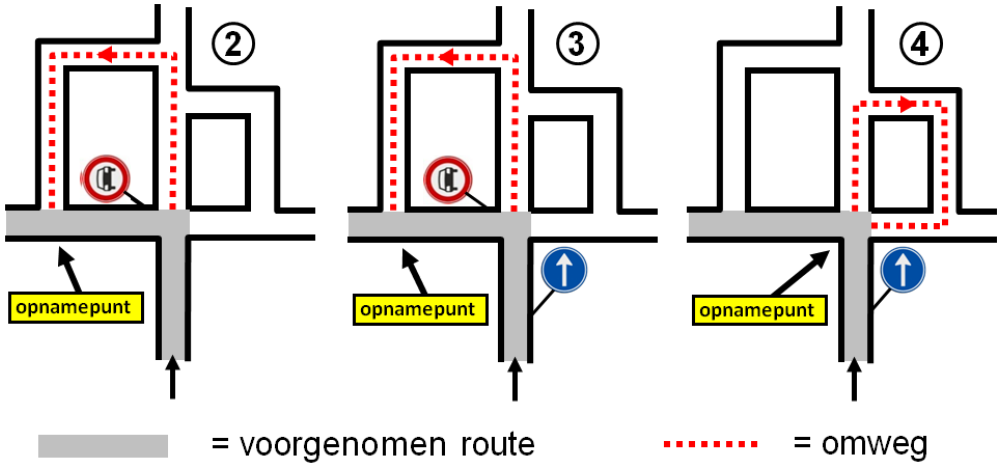
4. Roundabouts not on the map are never reason to make a detour and are considered to correspond to the situation on the map. Of course one should always use the roads shown on the map as much as possible and miss as little as possible of the intended route.

5. When a location of a road junction at the beginning or end of a road differs less than 100 metres from the road junction on the map, the deviating road junction may be used. Naturally, roads shown on the map should always be used as much as possible and as few as possible of the intended route should be missed. If the deviation exceeds 100 metres, Article 3.1.4 comes into effect. This occurs only sporadically on the Touring-class route.

3.1.4. The construction of a detour

1. If a road or section of road cannot or may not be driven, then a detour should be constructed from that point via map roads to the point where the intended route can be continued(the so-called pick-up point), where in order of importance:
   a. the same constraints/rules apply when constructing the detour as when constructing the route;
   b. as little as possible of the intended route is missed;
   c. the detour is as short as possible.

If a road cannot or may not be entered from the driving direction, but may be entered from (an)other driving direction(s), this should be taken into account when constructing a (new) detour (see figures **2-4** below).

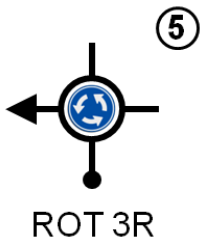


2. If a map road turns into a non-map road and there is no possibility to continue the route via map roads, follow the non-map road until you reach a map road. At that point - if necessary - the detour rules as expressed above come into effect.
3. If a detour cannot be driven (any further), then that detour should be cancelled (any further) and a new detour constructed in accordance with the above provisions. While detouring, one remembers which roads (from which direction(s)) are not drivable (prior knowledge). This prior knowledge no longer applies as soon as one resumes the intended detour.
4. If a road that one wants to enter is not present or is closed/prohibited for cars from both directions and one is therefore going to construct a (new) detour, the road concerned may not be included in that detour in the opposite direction.

3.2. Additional instructions

When a route control appears in the app or at the double arrows after a route interruption / detour (see art. 2.7.2), additional instructions may be given, which must be carried out with priority over the route instructions in the road book. In the list below, you will find the codes that can be used for this purpose, in which any number can replace the number shown below - except in the case of recovery code ROT - an L (left) may appear instead of R (from right).

1R	turn right at first possibility;
AR	turn right at first tarmac road;
ER	turn right at T-junction;
HK	turn around here;
ROT 3R	take 3rd exit at roundabout;
VR	turn right at give way;
VO	straight on at give way;
XR	turn right at cross roads;
XO	straight on at cross roads.



The above additional instructions refer to the situation "in the field".

NVO *)	do not detour any further, continue with the planned route;	
DMIL *)	do not detour any further, continue with printed line;	
DMP 2	tulips:	continue with instruction 2;
	Map reading	do not detour any further, plot new route to point/arrow 2 while complying with requirements defined in art. 3.1 en 3.3.
DM TC	do not detour any further, plot new route to the next TC complying with requirements defined in art. 3.1 en 3.3.	

Additional instructions may be preceded by the first letter(s) of the class(es) for which they are intended. Example: 'S:' means 'the instruction is intended for Sport Class only', 'ST:' means 'the instruction is intended for Sport and Touring Class only'. Competitors in classes not mentioned in the additional instructions register the route control that might come with the additional instruction, but will not carry out the recovery order.

3.3. Description of systems

3.3.1.Printed line

1. From the beginning to the end of the route section to which this system applies, the line marked on the map (IL) shall be driven as accurately as possible.
2. The IL (or a part of it) may only be driven in the direction that has to be followed to get from the beginning to the end of the IL. That direction may also be indicated by direction arrows along the IL.
3. (Parts of) the IL may be included in the route more than once (this occurs only in the case of detours).

3.3.2.Printed line with barricades

1. From the beginning to the end of the route section to which this system applies, the line marked on the map (IL) shall be driven as accurately as possible, avoiding the barricades.
2. The IL (or a part of it) may only be driven in the direction that has to be followed to get from the beginning to the end of the IL. That direction may also be indicated by direction arrows along the IL.
3. (Parts of) the IL may be included in the route more than once.
4. The IL is interrupted by numbered barricades (cross bars). It is not permitted to drive on a road section marked with a barricade. In numerical order, a side route should be constructed around each barricade, whereby in order of importance:
   1. the IL is left at the last possible regulatory junction of map roads before the barricade;
   2. the IL is re-joined at the first possible regulatory junction of map roads after the barricade;
   3. the side route is as short as possible.
5. The combination of (the parts of) the IL and the side routes to be driven constitutes the intended route.

3.3.3.Arrows shortest route

1. From the beginning to the end of the route section to which this system applies, a continuous route should be constructed over map roads, in which all arrows are included from beginning to end and in ascending number order.
2. (Parts of) arrows may be included more than once in the route.
3. On the way to an arrow or the end of the route section to which this system applies, the shortest route should always be constructed taking into account the above. This creates the intended route.

3.3.4.Arrows shortest route with colour restrictions

1. From the beginning to the end of the route section to which this system applies, a continuous route should be constructed over map roads, in which all arrows are included from beginning to end and in ascending number order.
2. The colour of the map road underneath an arrow shall be deemed to be white.
3. (Parts of) arrows may be included more than once in the route.
4. Map signs and map texts do not affect the colour of an underlying road. Inclusion of road junctions in the route is unrestricted, regardless of the colour of the junction.
5. On the way to an arrow or the end of the route section to which this system applies, coloured road sections indicated in the route instructions should be used over the shortest possible distance (i.e. preferably none at all).
6. On the way to an arrow or the end of the route section to which this system applies, taking into account the above, the shortest route should always be constructed. This creates the intended route.

3.3.5.Arrows shortest route with barricades

1. From the beginning to the end of the part of the route section to which this system applies, a continuous route should be constructed over map roads, in which first a main route is established without regarding barricades and then detours should be constructed around the barricades.
2. (Parts of) arrows may be included in the route more than once.
3. The main route is created by including in the route all arrows from beginning to end and in ascending number order, taking into account the above, always constructing the shortest route on the way to an arrow or the end of the route section to which this system applies. Barricades need not be taken into account in route construction.
4. The main route may be interrupted on the arrows by barricades (cross bars). It is not permitted to drive on a road or road section that has a barricade. In the order in which one encounters the barricades in the main route, a side route should be constructed around each barricade, where in order of importance:
   1. the arrow is left at the last possible regulatory junction of map roads before the barricade;
   2. the arrow is re-joined at the first possible regulatory junction of map roads after the barricade;
   3. the side route is as short as possible.

5. The combination of the parts of the main route that can be driven and the side routes constitutes the intended route.

3.3.6. Points second shortest route

1. From the beginning to the end of the part of the route section to which this system applies, a continuous route shall be constructed over map roads, in which all points are included in ascending numerical order.
2. Points may be included more than once.
3. On the way to a point or the end of the route section to which this system applies, the (second) shortest route should always be constructed, taking into account the above. This creates the intended route.

3.3.7.Compass points

1. From the beginning to the end of the part of the route section to which this system applies, a continuous route shall be constructed over map roads, in which all points are included in ascending numerical order.
2. The direction from which a point must be approached may be indicated in the route instruction, as well as the direction to be followed when leaving the point. If no direction is indicated, the choice of direction is free.
3. Points may be included in the route more than once. Mandatory directions indicated at points only apply when the point is entered in order to proceed from there to the next point or to the end of the part of the route to which this system applies.
4. On the way to a point or the end of the route section to which this system applies, the shortest route should always be constructed, taking into account the above. This creates the intended route.

3.3.8.Compass points with colour restrictions

1. From the beginning to the end of the section of route to which this system applies, a contiguous route shall be constructed over map roads, in which all points are included in ascending number order.
2. The direction from which a point must be approached may be indicated in the route instruction, as well as the direction to be followed when leaving the point. If no direction is indicated, the choice of direction is free.
3. Points may be included in the route more than once without having to take the colour of the underlying road into account. Mandatory directions indicated at points only apply when the point is entered in order to proceed from there to the next point or to the end of the route section to which this system applies.
4. Map signs and map texts do not affect the colour of an underlying road. The inclusion in the route of road junctions is unrestricted, regardless of the colour of the junction surface.
5. On the way to a point or the end of the route section to which this system applies, coloured road sections indicated in the route instructions should be used over the shortest possible distance (i.e. preferably none at all).
6. On the way to a point or the end of the route section to which this system applies, taking into account the above, the shortest route should always be constructed. This creates the intended route.

3.3.9.Points free route

1. A route should be constructed from the beginning to the end of the route section to which this system applies, in which all points are included in ascending number order.
2. Each point is reachable by car.
3. Only at (or very close to) a point there may be a route control. So it is possible that there is no route control at the point itself.
4. Points may be included more than once in the route. However, only controls at the next point in the sequence should be registered.
5. On the way to a point or the end of the route section to which this system applies, a free route may be driven. Turning is permitted on the route. All roads, whether on the map or not, may be used in both directions, except for map roads with a blocking cross/dot on the map.
6. To determine the length of the section, the shortest (driveable) route is taken.

3.3.10. Tulips (with or without distances)

1. On the basis of the tulips, consisting of sketch maps with possible additional indications, the shortest route from the ball to the tip of the arrow should always be driven, taking into account the following provisions. The arrowhead shall be driven in the direction indicated.
2. A sketch map may show the distance from the previous tulip and the total distance from the start and/or to the finish of the route section to which the tulips instructions apply. The checkpoint may be indicated in the sketch with an asterisk (*).
3. The tulip instructions must be carried out in ascending number order.
4. The sketch maps are not drawn to scale.

5. The sketch maps may be stylised. This means that some bends may be changed or ignored in order to provide a clearer representation of the situation. Roads that make an angle of 90 degrees in the sketch map need not do so in reality.
6. Paved roads are shown as a solid line.
7. Unpaved roads are shown as a dotted line.
8. Dead-end roads, roads that are forbidden to enter and private driveways recognisable as such should not be entered. These roads are not necessary, but may be drawn for extra orientation. These roads are then marked with a block.
9. All paved roads that end up in the actual situation and may be driven along are included in the sketch map. Unpaved roads may, but need not, be included in the sketch map.
10. Between the tulips one should follow the through (main) road.

3.3.11. Combination of systems

Systems may be used in combination with each other. The provisions applicable to the individual systems remain unaffected. For each combination of systems, the shortest route should be constructed on the way to the end of the route section to which this system applies. Example: suppose that the combination is Arrows shortest route and Points second shortest route, then on the way to an arrow the shortest route, on the way to a point the second shortest route and on the way to the TC the shortest route should be constructed.

Bijlage A – Vrijwaringverklaring

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen “de Equipe”, bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan de 60e SLS Classic, hierna te noemen “het Evenement”, georganiseerd door de Stichting SLS Classic, hierna te noemen “de Organisator”.

De ondergetekenden verklaren het volgende:

1. De auto waarmee de equipe deelneemt aan het Evenement verkeert in een technisch goede staat, is geschikt voor gebruik op de openbare weg, is verzekerd tegen de risico’s van schade aan derden als bedoeld in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (de W.A.M.) en deelname aan het Evenement is tevens onder deze verzekering gedekt.
2. De Equipe aanvaardt dat de Organisator in voorkomend geval niet aansprakelijk is voor schade, ongeacht waaruit die schade bestaat of hoe die schade is ontstaan, die de Equipe in verband met (voorgenomen) deelname aan het Evenement lijdt dan tot maximaal het bedrag dat de Equipe voor de deelname aan het Evenement heeft betaald. Voor zover de schade groter is, blijft deze voor eigen rekening van de Equipe. In elk geval zal de Organisator niet aansprakelijk zijn tot een hoger bedrag dan onder de door de Organisator afgesloten aansprakelijkheidsverzekering wordt uitgekeerd. De reden voor deze gedeeltelijke uitsluiting van aansprakelijkheid is dat de begroting van het Evenement bij de huidige deelnamekosten voor de Equipes geen ruimte biedt om schadevergoedingen uit te keren. De Equipe zal de Organisator vrijwaren voor aanspraken van derden, daaronder begrepen andere deelnemers aan het Evenement, in verband met enige schade als hiervoor bedoeld.
3. De leden van de Equipe verkeren in goede gezondheid en zijn in staat en voldoende bekwaam om aan het Evenement deel te nemen.
4. De Equipe erkent en aanvaardt de aard van het Evenement en de daarmee samenhangende risico’s.
5. De Equipe kent de bepalingen van het reglement dat op het Evenement van toepassing is en zal het daarin bepaalde naleven.
6. De bestuurder beschikt over een geldig rijbewijs en is bevoegd het voertuig, waarmee de Equipe aan het Evenement deelneemt, te besturen.
7. De Equipe verleent aan de Organisator toestemming om de Equipe en de auto waarmee de Equipe aan het Evenement deelneemt te fotograferen en/of te filmen en om deze foto’s dan wel filmpjes publicitair te gebruiken.

Aldus getekend te _____ op _____

De Equipe: **Startnummer** _____

De bestuurder _____ De navigator _____

Handtekening _____ Handtekening _____

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. er sprake is van een ongeval waarbij een deelnemer en/of official betrokken is en waarbij meer dan alleen sprake is van “blikschade”;

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 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: +31 653 272 969

3. Opsomming activiteiten

Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen.

1. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
2. 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.
3. Alarmeer zo snel mogelijk het Hoofd Calamiteitenteam.
4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
5. Beschrijf wat er is gebeurd:
   a. Wie (equipe(s), eventueel wedstrijdnummers, of en hoeveel deelnemers/weggebruikers gewond zijn);
   b. Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
   c. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl, wegsituatie, hectometerpaaltje e.d.);
   d. Wanneer.
6. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
7. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
8. Betracht absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
9. 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).
10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van overige deelnemers en verkeersdeelnemers).
11. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is).
12. Houdt eventueel het publiek op veilige afstand. Ondersteun waar mogelijk artsen en hulpdiensten (een official is ondergeschikt aan de politie, brandweer en / of ambulance (GGD).
13. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
14. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
15. Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

4. Veiligheidsregels

1. Blijf kalm en beheerst, ook in je berichtgeving.
2. Geef je informatie kort, bondig en zakelijk door: wie - wat - waar en wanneer.
3. Neem in verband met je eigen veiligheid nooit risico's.
4. Indien het calamiteitenteam u opdraagt extra (veiligheids)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.