



CLASSIC

26 T/M 29 AUGUSTUS 2026



DEFINITIEF REGLEMENT

SLSCCLASSIC.NL

Inhoudsopgave

1.	ORGANISATORISCHE ASPECTEN	2
1.1.	Omschrijving van het evenement	2
1.2.	Organisatie	3
1.3.	Locaties	3
1.4.	Belangrijke data en programma	3
1.5.	Inschrijven en deelnamevoorwaarden.....	4
1.6.	Verzekering.....	5
1.7.	Eisen aan de auto.....	5
1.8.	Verloop van het evenement.....	7
1.9.	Vragen na afloop & neutralisaties	8
1.10.	Klassementen & prijzen	9
1.11.	Samenvatting straffen organisatorische aspecten	10
2.	TECHNISCHE ASPECTEN	11
2.1.	Routeboek	11
2.2.	Controlekaarten	11
2.3.	Routecontroles (RC's)	12
2.4.	Tijdcontroles (TC's)	12
2.5.	Regelmatigheidsproef (RP)	14
2.6.	Behendigheidsproef/Test.....	15
2.7.	Routeonderbrekingen	15
2.8.	Routepijlen en NO borden	15
2.9.	Snelheidscontroles	16
2.10.	Quiet zones.....	16
2.11.	Samenvatting straffen technische aspecten	17
2.12.	Voorbeelden routemateriaal	18
3.	ROUTESEPALINGEN.....	19
3.1.	Algemene Kaartleesbepalingen	19
3.2.	Herstelopdrachten bij controles	20
3.3.	Systeembeschrijvingen.....	21
	Bijlage A – Vrijwaringverklaring	25
	Bijlage B – Calamiteitenprocedure	26

Dit Reglement is opgesteld aan de hand van het NHRF Sjabloon Reglement Regelmatigheidsritten v4.3.

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 25 april 2026 onder nummer GRC-26-23. 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 26 augustus tot en met zaterdag 29 augustus 2026 de 62^e 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 62^e SLS Classic is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van kaartlees- en/of bol-pijl-opdrachten 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 verbindingroutes over snelwegen).

1.1.2. Vergunningen/ontheffingen

De organisator is toestemming/ontheffing verleend door de verantwoordelijke bestuursseenheden 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 die voldoet aan het gestelde in artikel 1.7.

1.1.4. Overkoepelend orgaan

De Organisator is lid van de Nederlandse Historische Rally Federatie en daarom wordt de 62^e 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 62^e 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 (info@slsclassic.nl)

1.2.2. Organisatiecomité

Voorzitter organisatiecomité	Cees de Jong
Leden organisatiecomité	Yolanda Zijl, Peter Rovers
Uitzetters	Bart den Hartog, Remco Luksemburg, Peter Rovers
Narrijders	Cees de Jong, Simon Suesan sr, Peter Rovers, Yolanda Zijl, Bart den Hartog, Remco Luksemburg
Wedstrijdleiding	Peter Rovers (+31 653 212 942), Yolanda Zijl (+31 650 605 050)
Hoofd Calamiteitenteam	Cees de Jong (+31 653 272 969)
Contactpersoon deelnemers	Peter Rovers, Yolanda Zijl Bart den Hartog, Remco Luksemburg
Vergunningen	Stan Kiggen
Rekenkamer	Willem van Leeuwen, Stan Kiggen
Hospitality	Martine Heijmen
Goalkeeper / supplies	Simon Suesan sr
Serviceteam	BAS Autoservice, Classic Job (+31641070188)

1.3. Locaties

1.3.1. Startlocatie 26 augustus 2026

Naam Van der Valk Hotel Paris CDG Airport (+31 148171234)
Adres Avenue du Bois de la Pie 351, 95912 Roissy CDG Cedex

1.3.2. Finishlocaties

26 augustus 2025	Van der Valk Hotel Paris CDG Airport
27 augustus 2025	Hotel Mercure Lille
28 augustus 2025	Crowne Plaza Hotel Antwerpen
29 augustus 2025	La Galleria – Strandweg 51 – Den Haag
Publicatie uitslag op website	30 augustus op www.slsclassic.nl

1.4. Belangrijke data en programma

Datum	Tijdstip	Programma	Locatie
15-11-2025		Opening inschrijving	
01-08-2026		Publicatie definitief reglement Versturen acceptatiebrieven	
15-08-2026	Vanaf 09.30u	Documenten- en conformiteitscontrole	
25-08-2026	Vanaf 16:30u	Verzamelen, welkomstdiner (20:30), briefing	Hotel Van der Valk CDG
26-08-2026	07.31u	Start eerste deelnemer etappe 1	Hotel Van der Valk CDG
	17.45u	Finish eerste deelnemer	Hotel Van der Valk CDG
27-08-2026	07.31u	Start eerste deelnemer etappe 3	Hotel Van der Valk CDG
	17.45u	Finish eerste deelnemer	Hotel Mercure Lille
28-08-2026	07.31u	Start eerste deelnemer etappe 5	Hotel Mercure Lille
	17.45u	Finish eerste deelnemer Sport + Tourklasse	Crowne Plaza Hotel Antwerpen
	19.00u	Start eerste deelnemer Expertklasse etappe 7	De Roste Muis, st. Laureins
	22.30u	Finish eerste deelnemer Expertklasse	Hotel Mercure Lille
29-08-2026	07.31u	Start eerste deelnemer etappe 8	Crowne Plaza Hotel Antwerpen
	15.30u 18.00u	Aankomst eerste deelnemer Prijsuitreiking	Boulevard Scheveningen

1.5. Inschrijven en deelnamevoorwaarden

Inschrijven kan vanaf 15 november 2025, uitsluitend digitaal via de inschrijfmodule op www.slsclassic.nl. De inschrijving sluit zodra het aantal van 185 Equipes is bereikt. Daarna zal door de Organisator via een gewogen loting worden bepaald welke Equipes worden toegelaten.

1.5.1. Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 3.250 is bijgeschreven op de bankrekening van de Stichting SLS Classic.

Bij inschrijving dient in alle gevallen direct € 1.000 voorinschrijfgeld te worden betaald middels een betaling op bankrekeningnummer NL25ABNA0249303205 ten name van de Stichting SLS Classic, onder vermelding van "SLS 2026" en de namen van bestuurder en navigator.

Het restantbedrag wordt omstreeks 1 juni 2026 via een eenmalige incassomachtiging geïnd. Voor inschrijvingen na 1 juni 2026 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 15 augustus 2026.

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 15 augustus (9:30 uur) t/m 25 augustus 2026 (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 Equipe-lid 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 Organisator 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 **en/of geadviseerde** maatregelen waardoor het Evenement mogelijk geen doorgang kan vinden.

1.5.8. Acceptatiebericht

Rond 1 augustus 2026 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 te 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 Organisator afgesloten verzekering niet de aansprakelijkheid tussen 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 62^e SLS Classic worden uitsluitend auto's van vóór 1979 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 auto van vóór 1991

Het is verplicht de auto voorafgaand aan de start van het evenement te laten controleren op (technische) geschiktheid voor deelname en conformiteit met dit reglement. Dit kan tijdens de verplichte document- en conformiteitscontrole op 15 augustus 2026 óf met een positief Rallyauto Advies.

Deelnemende auto's mogen nimmer over een overdadig geluidsniveau beschikken. 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 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 auto 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 **uitsluitend in overleg met en na goedkeuring van de Organisator** 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 sponsors 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.

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 oproepen 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 15 augustus 2026 te melden bij de verplichte documentencontrole conformiteitscontrole van de auto, om de vrijwaring af te handelen, de conformiteit van de auto te bevestigen 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 2026 zal worden verstuurd.

Tegelijkertijd met de verplichte documentencontrole op 15 augustus 2026 wordt de auto gecontroleerd op technische geschiktheid en conformiteit met dit reglement. Een positief Rallyauto Advies met een geldigheidsduur tot de start van het Evenement volstaat.

1.8.3. Startprocedure

Startnummers worden per klasse toegekend op basis van het bouwjaar van de auto, waarbij de oudste auto het laagste startnummer krijgt. 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. **Voor Deelnemers die deelnemen met een Rallyauto Advies waarbij een dringend advies tot reparatie is gegeven geldt dat serviceteams andere Deelnemers met voorrang zullen helpen.**

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 een beknopte toelichting 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.**

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**. Vragen over het berekenen van het aantal strafpunten en de klassering kunnen Deelnemers tot 15 minuten na publicatie stellen **via een Contactpersoon deelnemers**. 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 62^e 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 plaats, 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 62^e SLS Classic het hoogst aantal klasseringspunten heeft behaald, ongeacht de klasse waarin wordt deelgenomen.

1.10.3. 33-Club Cup

Voor het klassement om de 33-Club 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 62^e 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 vijftiende plaats. De winnaar van de 33-Club Cup is de Equipe die aan het eind van de 62^e 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, 33-Club 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 het laagste aantal strafpunten in de eerste regelmatigheidsproef van de voorlaatste dag het hoogst geklasseerd worden, enz.

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 29 augustus 2026 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 62^e 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 bureaulok, model Mille Miglia GT. Indien beide equipeleden van de winnende Equipe (al dan niet als onderdeel van een andere Equipe) 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.

Aan de winnaar van de **33-Club Cup** wordt een wisseltrofee uitgereikt waarin de namen van de Equipeleden zullen worden gegraveerd. 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

Bij dit Evenement wordt door de Organisator gebruik gemaakt van een combinatie van fysiek routemateriaal (**bemande (tijd)controles, routepijlen en borden NO en Q-zone**) en virtueel routemateriaal (**routecontroles, tijdregistraties en Q-zone aanduidingen**).

Daartoe wordt gebruik gemaakt van de SLS-app (verder kortweg app genoemd). Hoe aanmelding voor de app moet plaatsvinden staat vermeld in de handleiding, die rond 1 augustus 2026 op www.slsclassic.nl zal worden gepubliceerd.

In die handleiding vindt u tevens een beschrijving van het gebruik van de app en de verschijningsvorm van de verschillende soorten controles.

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, 1:100.000 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. Legenda

In **een bij de documentencontrole uit te reiken bijlage zijn (onder andere)** de legenda's van de gebruikte topografische kaarten en bol-pijlsymbolen opgenomen.

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 (tijd)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 in het routeboek tankstations langs de route aangegeven zijn. De Equipe is zelf verantwoordelijk voor haar eigen brandstofvoorraad en haar eigen tijdschema. Opgelopen tijdachterstand vanwege opstoppen bij tankgelegenheden zal door de Organisator niet worden gecompenseerd.

2.2. Controlekaarten

Bij de start van een etappe (TC OUT) krijgt elke equipe via de app de beschikking over een digitale controlekaart. Daarop worden onderweg controles geregistreerd. De controlekaart wordt aan het eind van iedere etappe automatisch naar de organisatie én naar het mailadres van de equipe verzonden.

Voor alle controles waarbij de Equipe de keuze heeft de controle al dan niet te bewaren geldt dat de Equipe als enige verantwoordelijk is voor registratie ervan op de digitale controlekaart.

Bij de start van **elke ochtendetappe** (TC OUT) ontvangt elke Equipe een **fysieke tijdkaart voor de gehele rallydag**. Op de tijdkaarten zijn voor elke Equipe de ideale passeertijden van de **reguliere** tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. De tijdkaart moet aan het eind van elke middagetappe worden ingeleverd. **Expertklasse deelnemers ontvangen een aparte tijdkaart voor de avondetappe bij de start van die etappe (TC OUT)**, die aan het eind van de etappe ingeleverd moet worden.

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

De Equipe is als enige verantwoordelijk voor het voorleggen van de tijdkaart aan bemande controles en voor eventuele fouten in de registratie. De Equipe moet er zelf op letten de tijdkaart op het juiste tijdstip aan de official te overhandigen en moet zelf controleren of de tijdkaart correct is ingevuld. De official is de enige persoon die werkelijke passeertijden op de tijdkaart mag invullen.

2.3. Routecontroles (RC's)

Tijdens het rijden van de route wordt gecontroleerd of u de juiste route rijdt. Dit gebeurt door routecontroles.

Routecontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 30 minuten na de IPT van de laatste deelnemer.

Alle **onbemande** routecontroles zijn virtueel (= zichtbaar in de app) en **bemande** routecontroles komen niet voor.

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

Bij het passeren van een virtuele routecontrole verschijnt daarvan een melding in de app. De Organisator kan gebruik maken van controles die bij verschijning in de app **automatisch** (dus zonder tussenkomst van de Deelnemer en onuitwisbaar) op de digitale controlekaart geplaatst worden. Dat is uitsluitend het geval bij snelheidscontroles en geheime tijdcontroles in een regelmatigheidsproef;

Een Deelnemer heeft de keuze een in de app verschenen routecontrole al dan niet te bewaren (= op de digitale controlekaart te plaatsen). De Deelnemer heeft daar **15 seconden** de tijd voor; **daarna wordt de controle automatisch op de digitale controlekaart opgeslagen**. Als de controle door de Deelnemer niet bewaard is, maar de Deelnemer besluit de controle **tóch te willen hebben**, dan dient die controle opnieuw (vanuit de juiste richting) te worden aangedaan en alsnog bewaard te worden.

De Deelnemer kan de laatste (niet **automatisch**) bewaarde routecontrole op de digitale controlekaart **wissen**, tenzij dit een **cijfercontrole** (bijvoorbeeld routecontrole 1) betreft. Een cijfercontrole wordt na 30 seconden automatisch op de digitale controlekaart geplaatst, tenzij de Deelnemer de controle tijdig geweigerd heeft.

2.4. Tijdcontroles (TC's)

2.4.1. Tijdwaarneming

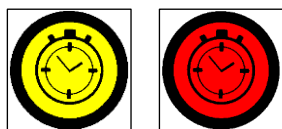
Voor het bepalen van de juiste tijd wordt gebruik gemaakt van de tijd die ontvangen wordt van de DCF77 tijdseinzender in Mainflingen nabij Frankfurt. Deze bron wordt gebruikt door het NTP (Network Time Protocol) gebruikt, waarvan de app gebruik maakt.

2.4.2. Herkenbaarheid en melding

Elke Etappe start met een TC OUT en eindigt met een TC IN. Als een Etappe uit meer dan één Traject bestaat, dan zijn er ook "gewone" TC's. Alleen een TC IN mag eerder dan de ideale passeertijd (IPT) worden aangedaan om onnodig wachten te voorkomen. **NB: een TC-IN kan ook in een Etappe voorkomen, bijvoorbeeld bij een koffiestop.**

Seconden spelen geen rol, er wordt alleen met minuten gerekend bij tijdcontroles. Met bijvoorbeeld "meer dan 15 minuten te vroeg" en "meer dan 30 minuten te laat" wordt dan ook resp. 16 minuten of meer te vroeg en 31 minuten of meer te laat bedoeld.

Een bemande TC is herkenbaar aan een wit bord met een rode klok, **altijd** voorafgegaan door een wit bord met een gele klok. **De werkelijke passeertijd (WPT) bij een TC is de minuut waarin het bord met de gele klok wordt gepasseerd.** TC's kunnen ook (onbemand) voorkomen in de SLS-app. In voorkomende gevallen wordt de locatie van de TC, met de tijd zichtbaar in beeld, in de app aangegeven en dienen Deelnemers zelf de door hen gewenste tijd in de app te bewaren. Ook een digitale TC IN mag eerder dan de ideale passeertijd worden aangedaan.



2.4.3. Strafpunten – tijd inhalen

Bij een TC IN mag u zich ongestraft (maximaal 15 minuten) eerder dan de IPT melden. Bij elke andere TC wordt tot en met 15 minuten eerder melden dan de IPT bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking; meer dan 15 minuten voor de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC. Het missen van een TC wordt bestraft met 300 strafpunten.

Later dan de IPT melden bij een TC (OUT, IN of 'gewoon') wordt bestraft met 10 strafpunten per minuut afwijking. Was men bij de voorgaande (niet gemiste) TC ook te laat, dan wordt alleen de tijd die u méér te laat bent bestraft. Meer dan 30 minuten na de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC. Het missen van een TC wordt bestraft met 300 strafpunten.

Tijd inhalen wordt niet bestraft zolang men een TC niet aandoet vóór de IPT. Is dat wel het geval, dan treden de regels zoals beschreven in de eerste alinea in werking.

Op bovenstaande regels geldt als uitzondering de laatste TC IN ((dag)finish). Mist men de TC IN aan het eind van een rallydag, dan zal de Equipe in de gelegenheid worden gesteld de tijd- en digitale routecontrolekaart van de betreffende Etappe alsnog, maar op dezelfde dag, bij de Organisator in te leveren, zodat deze uitgerekend kunnen worden. Op de tijdcontrolekaart worden uitsluitend door een official geparafeerde tijden geaccepteerd. Het missen van de TC IN aan het eind van de laatste rallydag betekent dat de equipe **niet geklasseerd** wordt.

Als er problemen zijn met het tijdig bereiken van de start van een etappe (TC OUT), neem dan contact op met de Wedstrijdleiding. Dreigt u op weg naar de (dag)finish in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om te voorkomen dat u niet geklasseerd wordt.

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	IPT	WPT	Afwijking	Strafpunten	Toelichting
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 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 dagklasseringen 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 dagklasseringen en niet meer aan het algemeen klassement.

2.5. Regelmatigheidsproef (RP)

Als onderdeel van het Evenement zijn regelmatigheidsproeven opgenomen. De opdracht en de bijbehorende afstand-tijdtabel staan in het routeboek of worden bij de start van een RP uitgereikt.

U moet de RP zo exact mogelijk, op de tweede nauwkeurig, afleggen volgens de bijbehorende afstand-tijdtabel. Er kan tijdens de proef overgegaan worden op een nieuwe constante snelheid. De tabel is daarbij bindend.

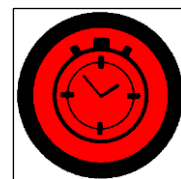
Tijdens het rijden van de RP controleert de organisatie door één of meer geheime tijdcontroles (GTC's) of u de juiste gemiddelde snelheden en route aanhoudt. De locatie noch de rijtijd naar een GTC (tijdwaarnemingspunt) zijn in het routeboek aangegeven. **De rijtijd naar een GTC dient altijd te worden berekend vanaf de start van de RP.**

Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. Het niet langs een GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 100 strafpunten; dit is tevens de maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een RP.

De lengte van de RP is minimaal 2 en maximaal 25 kilometer. Een GTC staat altijd meer dan 2 kilometer na:

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

De RP begint bij een bemande controle, **herkenbaar aan een wit bord met een rode klok**, of bij een zogenoemde zelfstart. De locatie van de RP-start is duidelijk in het routeboek aangegeven **en langs de route door middel van een bord START REGULARITY**. De tijd waarop u moet starten bij een zelfstart staat in het routeboek aangegeven (bijv. 3 minuten na uw werkelijke passeertijd (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 RP 14:07 is en dat de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na die WPT; dan is de zelfstart om exact 14:10:00.

Een GTC is een bemande controle die de doorkomsttijd op een bepaald punt in de route van de RP op de tweede nauwkeurig registreert, of een (onbemande) tijdregistratie **via de app**. Als een bemande GTC voorzien is van een wit bord met rode klok, dan dient u daar te stoppen en de tijdkaart te overhandigen, waarna de geregistreerde passeertijd door de bemanning van de GTC op de tijdkaart genoteerd.

Als de GTC niet voorzien is van een wit bord met rode klok (of niet zichtbaar is opgesteld), dan hoeft u niet te stoppen en nooteert de bemanning de geregistreerde passeertijd op een loglijst. In dat geval kan het dus voorkomen dat u bij het einde van de RP komt zonder dat u bij een GTC bent gestopt. **Een GTC die in de app verschijnt wordt automatisch op de digitale controlekaart geplaatst (en kan niet gewist worden).**

Een GTC staat nooit opgesteld langs grote doorgaande routes. De RP loopt van de (zelf)start tot een bord met aanduiding END REGULARITY. Het einde van een RP kan ook in het routeboek **en in de app** zijn aangegeven.

2.6. Behendigheidsproef/Test

Niet van toepassing.

2.7. Routeonderbrekingen

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

1. Routeonderbrekingen die de Organisator ook geconstateerd heeft bij het uitzetten van de route. 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 e.d. De Organisator heeft hiervan gebruik gemaakt bij het uitzetten van de route. Bij dit soort routeonderbrekingen treden de omrijregels in werking, zoals genoemd in art. 3.4. Dit komt in de route van de Tourklasse **slechts sporadisch** voor.
2. Routeonderbrekingen, die er bij het uitzetten en de controle van de route nog niet waren, maar kort voor het evenement of tijdens het voorrijden door de Organisator geconstateerd worden (denk aan onverwachte wegwerkzaamheden, tijdelijk geplaatste verbodsborden, een braderie e.d.). In zo'n geval kan de Organisator een omleiding aanleggen met behulp van:
 - routepijlen (zoals genoemd in art. 2.8.)
 - **dubbele routepijlen met een herstelopdracht**
 - **routecontroles met (een) herstelopdracht(en)**

Op de omleidingsroute kunnen routecontroles voorkomen. Deze dienen normaal **bewaard** te worden. Als de organisator zo'n routeonderbreking NIET heeft waargenomen of om andere redenen geen omleiding aanlegt, dan dient gehandeld te worden zoals beschreven in art. 2.7.3.

3. Routeonderbrekingen, die zich tijdens de regelmatigheidsrit voordoen. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval of een boze boer die zijn tractor op de weg heeft geplaatst. In zo'n geval dient u de voorgenomen route zo kort mogelijk achter de routeonderbreking weer op te pakken. 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. Eventuele routecontroles die voor tenminste één equipe van een klasse op het niet te rijden weggedeelte staan zullen voor die klasse worden geneutraliseerd.

2.8. Routepijlen en NO borden

Er wordt gebruik gemaakt van fysieke routepijlen en borden met de tekst NO.

1. Langs de route geplaatste routepijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift SLS Classic (zie art. 2.12).
2. Horizontale en vóór een samenkomen van wegen geplaatste met de punt naar boven wijzende routepijlen zijn bedoeld om de deelnemers middels een omleiding (zie art. 2.7.2) naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden en moeten verplicht gevolgd worden. Een omleiding wordt afgesloten met 2 boven of naast elkaar geplaatste routepijlen (zogenaamde dubbele routepijlen), **mogelijk in combinatie met (een) herstelopdracht(en) (zie art. 3.2.)**. Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen, **of de herstelopdracht(en) uit te voeren en dan de voorgenomen route te vervolgen**; er hoeft NIET te worden omgereden om gemiste routedelen alsnog te rijden.
3. Dubbele routepijlen kunnen ook geplaatst zijn bij onduidelijke wegsituaties, om te voorkomen dat u een verkeerde, niet bedoelde weg inrijdt. Deze pijlen worden NIET voorafgegaan door enkele routepijlen.
4. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan mag die weg niet van deze zijde worden ingereeden.
5. Indien aan het begin van een weg een routepijl met de punt naar boven is geplaatst, dan mag u deze weg inrijden; zelfs als deze weg afgesloten is voor het verkeer. U mag er dan van uitgaan dat de organisatie hiervoor toestemming heeft gekregen.

6. Een aan het begin van een weg geplaatst bord met de tekst NO betekent dat het niet de bedoeling is dat die weg bereden wordt. Een weg met een NO bord maakt geen deel uit van de voorgenomen route en kan derhalve ook geen aanleiding zijn tot omrijden. Het bord is uitsluitend bedoeld ter verduidelijking, om te voorkomen dat de betreffende weg zou worden ingereden, of om ter plaatse mogelijke overlast voor omwonenden te voorkomen.

2.9. Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het evenement strikt aan de ter plaatse geldende maximum snelheden te houden. De organisator zal tenminste één keer per dag een snelheidscontrole binnen een bebouwde kom, 30 kilometerzone of quietzone houden, met name op plaatsen waar naleving van de maximum snelheid voor de leefomgeving en/of verkeersveiligheid van duidelijk belang is.

Geconstateerde snelheidsovertredingen worden bestraft, waarbij het aantal strafpunten wordt berekend door het aantal kilometers dat de maximaal toegestane snelheid met meer dan 10% overschrijdt te kwadrateren, met een maximum van 300 strafpunten per snelheidsovertreding.

Een derde overtreding van de maximumsnelheid wordt bestraft met uitsluiting.

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

Een quiet zone (Q-zone) heeft tot doel een rustige doortocht van de deelnemers te waarborgen, met een minimum aan overlast voor de omwonenden. Deelnemers dienen hier uiterst behoedzaam te rijden.

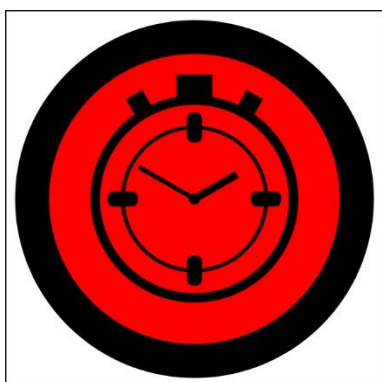
Q-zones kunnen worden aangegeven in de app, waarbij door middel van weergave van een verkeersbord de van toepassing zijnde maximum snelheid wordt vermeld. De app toont een rode balk die zichtbaar blijft zolang de Q-zone van toepassing is. Q-zones kunnen ook worden aangegeven via een fysiek bord Q-Zone 'in het veld' en/of op de kaartfragmenten. In het laatste geval zijn deze herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, voorzien van de aanduiding Q-ZONE. Bij een in het veld geplaatst bord Q-zone kan een afstand vermeld worden waarvoor de Q-zone geldt. Indien dit niet het geval is geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aangeeft. De maximum snelheid in een dergelijke Q-zone ("in het veld" en/of op de kaartfragmenten) bedraagt 30 km/uur.

2.11. Samenvatting straffen technische aspecten

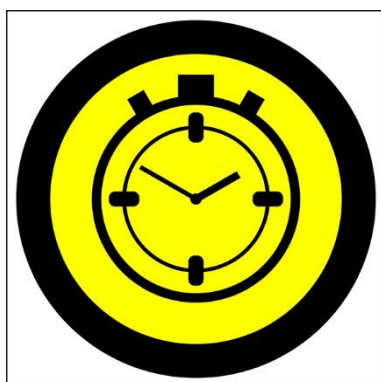
Reden	Aantal strafpunten
Eerste constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300 strafpunten
Tweede constatering van aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Weigeren van de controle op aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	uitsluiting
Missen van een routecontrole of aandoen 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 (digitale) 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. Voorbeelden routemateriaal

1. Een bord dat een TC aanduidt zoals aangegeven in art. 2.4.2;
2. Een vooraanduidingsbord van een TC zoals aangegeven in art. 2.4.2;
3. Een bord aanduidende bemande controle zoals aangegeven in art. 2.5;
4. Een vooraanduidingsbord bemande controle zoals aangegeven in art. 2.5;
5. Een bord dat de start van een RP aanduidt zoals aangegeven in art. 2.5;
6. Een bord dat het einde van een RP aanduidt zoals aangegeven in art. 2.5;
7. Een routepijl zoals aangegeven in art. 2.8.1;
8. Een bord dat het begin van een Q-zone aanduidt zoals aangegeven in art. 2.10;
9. Een bord dat het einde van een Q-zone aanduidt zoals aangegeven in art. 2.10.
10. Een bord met de tekst NO zoals aangegeven in art. 2.8.6;



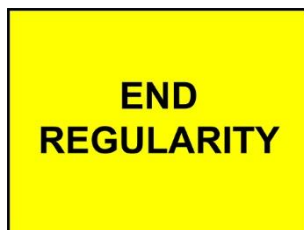
TIJDCONTROLE (2.4.2)
BEMANDE START RP (2.5)



VOORAANDUIDING
TIJDCONTROLE (2.4.2)



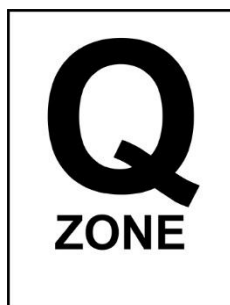
START RP (2.5)



EINDE RP (2.5)



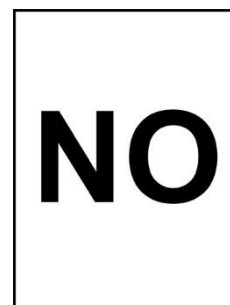
ROUTEPIJL (2.8.1)



BEGIN Q-ZONE (2.10)



EINDE Q-ZONE (2.10)



NO (2.8.6)

3. ROUTEBEPALINGEN

3.1. Algemene Kaartleesbepalingen

3.1.1. De kaart

Het kaartfragment zelf

1. Op een kaartfragment komen verschillende soorten wegen en paden voor. Onder kaartwegen worden die wegen verstaan die voorzien zijn van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is. Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
2. Fietspaden, pontveren, voetbruggen of wegen in ontwerp zijn geen kaartwegen. Van tunnels in kaartwegen mag wel gebruik gemaakt worden.
3. De rijbanen van wegen met gescheiden rijbanen dienen als afzonderlijke kaartwegen aangemerkt te worden.
4. Een kaartweg die op de kaart als eenrichtingsweg is aangegeven mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden.
5. Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet, met uitzondering van het kaartteken wegafsluiting, dat de doorgang wél blokkeert. Doorlopende bermlijnen ter hoogte van een zijweg blokkeren de doorgang **niet**. Doorlopende lijnen die de scheiding in rijbanen aanduiden blokkeren de doorgang **wel**. Wanneer uit kaarttekens of uit doorlopende bermlijnen van de bovenste weg blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen (zie de legenda), dan worden beide wegen geacht door te lopen zonder aansluiting op elkaar te hebben.

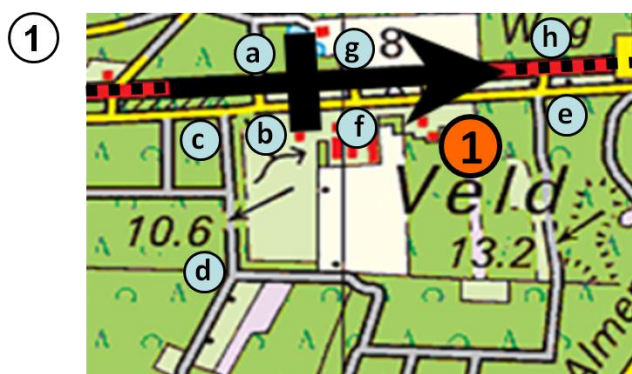
Door de organisatie/uitzetter op het kaartfragment aangebrachte zaken

6. Bij een "kaartlas", waar twee kaarten aan elkaar geplaatst zijn en dat op het kaartfragment is aangegeven, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
7. Op een kaartfragment aangebrachte tekens (bijv. richtingpijltjes langs de ingetekende lijn), stickers (logo's, rallyschilden, enz.) en tekstvakken (inclusief rondjes met nummers van pijlen, punten, enz.) onderbreken de daaronder gelegen kaartweg(en). Blokkadesymbolen (blokkeringskruisen/stippen, barricades, **grenslijnen**) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook. Een kaartweg is geblokkeerd als ter plaatse de weg en beide bermlijnen van de kaartweg bedekt zijn.
8. Door de organisatie aangebrachte routesymbolen (te berijden pijlen, punten, ingetekende lijnen en lijnstukken) blokkeren de eronder gelegen kaartwegen in beginsel niet. **In de kaartleessystemen (art. 3.3) kunnen bepalingen opgenomen zijn die deze symbolen in bepaalde situaties een blokkerende functie geven.**
9. Routesymbolen worden geacht uitsluitend op de onderliggende kaartweg te liggen. Pijlpunten die 'uitsteken' en een nabijgelegen kaartweg bedekken blokkeren die weg niet, ongeacht de richting waarin men rijdt.
10. Kleine "uitwasjes" aan een pijl, een ingetekende lijn of een lijnstuk worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
11. Een (deel van een) pijl of de ingetekende lijn mag niet in tegengestelde richting in de route opgenomen worden. Raken en kruisen wordt niet beschouwd als tegengesteld rijden.
12. 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.
13. Om een 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.
14. Cirkels of ellipsen die een quietzone of een van de kaart afwijkende situatie aanduiden blokkeren de eronder gelegen kaartwegen ook niet.

Figuur 1: voorbeeld van wel/niet blokkeren

Op het kaartfragment hiernaast is systeem "Pijlen kortste route met barricades" van toepassing. De stippellijn geeft de hoofdroute aan.

De nevenroute om de barricade in pijl 1 loopt via **a-b-c-d-e-f-g**. Niet door de barricade heenrijden, ook niet op de parallelweg. Wel door het kaartteken (pijltje dat naar "10.6" wijst) en de kaarttekst ("Veld") heen. Tenslotte mag óók door de pijlpunt van pijl 1 heengereden worden.



3.1.2. De constructie van de route

1. Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van kaartwegen. 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 het systeem Punten vrije route, waarbij keren wel toegestaan is bij de routeconstructie.
3. Begin en eind van een traject mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een nevenroute of omweg) opgenomen worden. De start van een RP ~~of Test~~ mag ook maar eenmaal in de route opgenomen worden.
4. Tenzij in de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per kaartleestraject kaartwegen **meer dan eens, maar slechts in één richting** in de route worden opgenomen (de richting waarvoor bij het voor de eerste maal in de route opnemen van de weg gekozen is).
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 (art. 3.4) 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. Bij de routeconstructie **dient** rekening gehouden te worden met mogelijk ter plaatse geldende verkeersregels, zoals bijvoorbeeld de rijrichting op een (mini)rotonde en op wegen met gescheiden rijbanen.
6. Indien men reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes (bijvoorbeeld bij een zgn. keerlus), dan construeert men de route linksom (dat is tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).
7. Een TC dient te worden aangereden vanuit de richting die de punt van het TC-vlaggetje waarmee de TC op het kaartfragment wordt aangeduid aangeeft.

3.1.3. Het rijden van de route

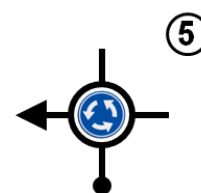
1. **Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft. Zichtbaar doodlopende wegen mogen NIET worden ingereden.**
2. Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang 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. Niet op de kaart staande rotondes zijn nooit aanleiding om 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.
5. Indien een wegaansluiting aan het begin of eind van een weg minder dan **100** meter afwijkt van de wegaansluiting op de kaart, dan mag van de afwijkende wegaansluiting gebruik gemaakt worden. 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. Bij een grotere afwijking dan **100** meter treedt art. 3.4 in werking. **Dit komt in de route van de Tourklasse slechts sporadisch voor.**

3.2. Herstelopdrachten bij controles

Bij het verschijnen van een controle in de app of bij de dubbele pijlen na een wegopbreking (zie art.2.7.2) kan een (herstel)opdracht vermeld worden, die met voorrang op de routeopdracht uitgevoerd moet worden. In onderstaande opsomming treft u de codes aan die daarbij gebruikt kunnen worden, waarbij in plaats van de vermelde cijfers elk ander geheel getal en – behalve bij herstelcode ROT – in plaats van de R (van rechts) ook een L (links) kan voorkomen.

- 1R eerste weg rechts;
- AR asfaltweg rechts;
- ER einde weg rechts;

- HK hier keren;
 ROT 3R op rotonde (of verkeersplein) derde weg rechts;
 VR voorrangskruising rechts;
 VO voorrangskruising oversteken;
 XR viersprong rechts;
 XO viersprong oversteken.



ROT 3R

Bovenstaande herstelopdrachten refereren aan de situatie in het veld

- NVO*) niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route;
 DMIL*) niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
 DMP 2 bij bol-pijl doorgaan met opdracht 2;
 bij kaartlezen niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3. De voorkennis die bij het aandoen van de routecontrole met de DMP-opdracht aanwezig is moet worden gebruikt bij de constructie van de nieuwe route.

DM TC niet verder omrijden, nieuwe route naar de eerstvolgende TC construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van art. 3.1 en 3.3. De voorkennis die bij het aandoen van de routecontrole met de DM-opdracht aanwezig is moet worden gebruikt bij de constructie van de nieuwe route.

*) Deze herstelopdrachten komen alleen op of zeer kort vóór het bereiken van de voorgenomen route voor.

Herstelopdrachten kunnen voorafgegaan worden door de eerste letter(s) van de klasse(n) waarvoor ze bedoeld zijn. **Voorbeeld:** "S:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor de Sportklasse", "ST:" betekent "de herstelopdracht is alleen bedoeld voor Sport- en Tourklasse". Deelnemers in de niet in de herstelopdracht genoemde klasse() die zo'n controle aandoen **bewaren** de controle wel, maar voeren de herstelopdracht niet uit.

3.3. Systeembeschrijvingen

3.3.1. Ingetekende Lijn

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden (dit komt alleen voor bij omrijden).

3.3.2. Ingetekende Lijn met barricades (BARIL)

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de op de kaart ingetekende lijn (IL) zo nauwkeurig mogelijk bereden te worden, waarbij de barricades ontweken moeten worden.
2. De IL (of een deel daarvan) mag alleen bereden worden in de richting die gevolgd moet worden om van het begin naar het eind van de IL te komen. Die richting kan ook aangegeven zijn door richtingpijltjes langs de IL.
3. (Delen van) de IL mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. De IL wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de IL op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de IL op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de IL en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.3.3. Pijlen kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een pijl 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.

3.3.4. Pijlen kortste route met kleurbeperking

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. De kleur van de kaartweg onder een pijl wordt geacht **wit** te zijn.
3. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
4. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
5. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van **in de routeopdracht aangegeven** gekleurde **weggedeelten**.
6. Op weg naar een pijl 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.

3.3.5. Pijlen kortste route met barricades

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin eerst een hoofdroute vastgesteld wordt zonder rekening te houden met barricades en daarna nevenroutes om de barricades heen geconstrueerd moeten worden.
2. (Delen van) pijlen mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. De hoofdroute ontstaat door met inachtneming van het bovenstaande alle pijlen van begin tot eind en in oplopende nummervolgorde in de route op te nemen, waarbij op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt steeds de kortste route wordt geconstrueerd. Bij de routeconstructie hoeft geen rekening gehouden te worden met de barricades.
4. De hoofdroute kan op de pijlen onderbroken worden door barricades (dwarsstreepjes). Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In de volgorde waarin men de barricades in de hoofdroute tegenkomt dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de hoofdroute op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de hoofdroute op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
5. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de hoofdroute en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

3.3.6. Punten (op één na) kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden.
3. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de (op één na) kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

3.3.7. Kompaspunten

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Bij punten aangegeven verplichte rijrichtingen zijn alleen van toepassing als men het punt aandoet om vanuit daar op weg te gaan naar het volgende punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt.
4. 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.

3.3.8. Kompaspunten met kleurbeperking

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden, waarbij geen rekening gehouden hoeft te worden van de kleur van de onderliggende weg. Bij punten aangegeven verplichte rijrichtingen zijn alleen van toepassing als men het punt aandoet om vanuit daar op weg te gaan naar het volgende punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt.

4. Kaarttekens en kaartteksten hebben geen invloed op de kleur van een onderliggende weg. Het in de route opnemen van samenkomsten van wegen is onbeperkt toegestaan, ongeacht de kleur van het kruisingsvlak.
5. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van in de routeopdracht aangegeven gekleurde weggedeelten.
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.

3.3.9. Punten onbekend

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen en volgens onderstaande regels steeds een aaneengesloten route naar het volgende punt te worden geconstrueerd, tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt bereikt is.
2. Op de kaart bevinden zich punten die zijn aangeduid met een letter.
3. Elk punt mag maar eenmaal in de route opgenomen worden (namelijk wanneer het punt aan de beurt is). In alle andere gevallen blokkeren punten de eronder liggende weggedeelten.
4. Vanaf het begin van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient de kortst route naar punt A geconstrueerd en gereden te worden.
5. Op elk punt staat een routecontrole met een letter. Deze letter geeft het volgende punt aan waar naartoe de kortste route geconstrueerd en gereden dient te worden.
6. Het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt is punt Z.

3.3.10. 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 punten in oplopende nummervolgorde zijn opgenomen.
2. Elk punt is met de auto te bereiken.
3. Alleen controles die op een punt staan dienen te worden bewaard. Er hoeft geen controle op een punt te staan.
4. Punten mogen meer dan eens in de route opgenomen worden. Echter, alleen controles op aan de beurt zijnde punten dienen te worden bewaard.
5. Op weg naar een punt of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt mag een vrije route gereden worden en er mag gekeerd 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/stip erdoor.
6. Voor het bepalen van de lengte van de rit is de kortste (te rijden) route aangehouden.

3.3.11. 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 bereden te 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 oplopende 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(keringsstreep)je.
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.

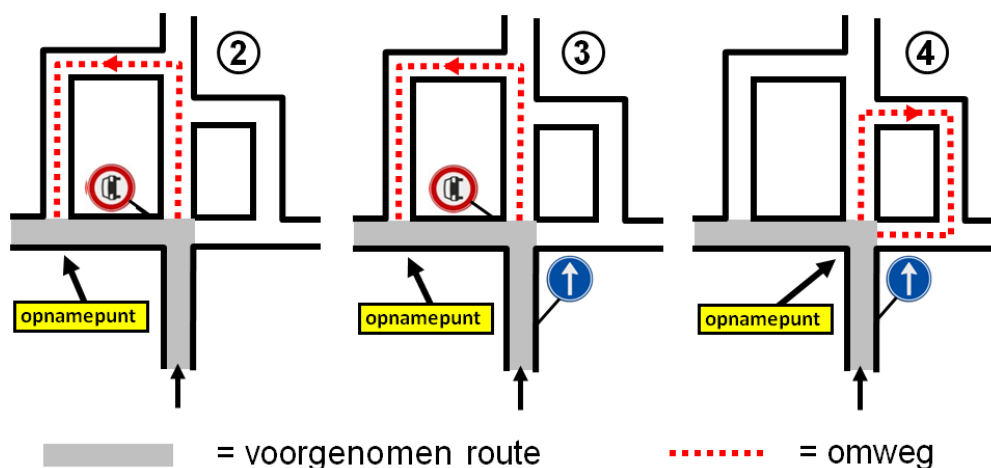
3.3.12. Combinatie van systemen

Systemen kunnen in combinatie met elkaar worden gebruikt. De bepalingen die gelden voor de individuele systemen blijven daarbij onverminderd van toepassing. Bij elke combinatie van systemen dient op weg naar het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, de kortste route te worden geconstrueerd. **Voorbeeld:** bij de combinatie 'Pijlen kortste route en punten op één na kortste route' dient op weg naar een pijl de kortste route, op weg naar een punt de op één na kortste route en op weg naar de TC de kortste route geconstrueerd te worden.

3.4. 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 over kaartwegen naar het punt waarop men de voorgenomen route kan opnemen (het zgn. opnamepunt), waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 - a. bij het construeren van de omweg dezelfde beperkingen/regels gelden als bij de routeconstructie;
 - b. zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt overgeslagen;
 - c. de omweg zo kort mogelijk is.

Als een weg die men wil inrijden vanuit de rijrichting niet ingereden kan of mag worden, maar mogelijk wél vanuit (een) andere rijrichting(en), dan dient daar rekening mee gehouden te worden bij de constructie van een (nieuwe) omweg (zie de figuren 2-4 hieronder).



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 – indien nodig – de omrijregels zoals hierboven verwoord in werking.
3. 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 (vanuit welke rijrichting(en)) niet in te rijden zijn (voorkennis). Die voorkennis vervalt zodra men de voorgenomen route heeft hervat.
4. Indien een weg die men wil inrijden 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 **niet** tegengesteld in die omweg worden opgenomen.

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 62^e 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 "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 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 bekneeld 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. Betrach 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 (verstrek 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 (veiligheden)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.