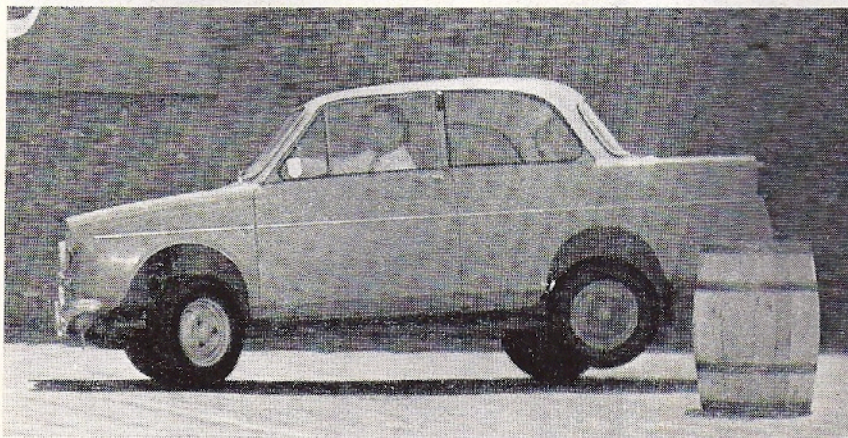


# SLS-LUSTRUMRA

De nieuwe pier in Scheveningen begreep er niets meer van. Sinds de opening nog geen week geleden de grote trekkpleister en het middelpunt van ieders belangstelling, leek het plotseling of op donderdagmiddag, 25 mei het parkeerterrein bij de boulevard de grote attractie van Scheveningen was geworden. Wist die pier in zijn prille bestaan ook van een S.L.S. af, waarvan dit jaar al de 10e opvoering plaats vond. Want dat was natuurlijk de reden, waarom dat bewuste parkeerterrein door een dichte mensenmenigte omzoomd was. Het was namelijk de startplaats voor de 10e S.L.S., als gebruikelijk met een rijvaardigheidsproef ingeluid. Een proef, die niet alleen voor de kijkers spectaculair is, maar van de bestuurders ook alle aandacht en concentratie eist. Juist bij zo'n korte proef is iedere seconde winst immers dubbel belangrijk met het oog op de wedstrijdpunten, die uit de tijden van de snelste drie deelnemers in iedere groep worden herleid. Daar komt nog bij, dat wie hier steken liet vallen, bijvoorbeeld door mischakelen, afslaan van de motor of misrijden eigenlijk in de eerste 100 meter van de bijna 1300 km lange rit zijn kansen op een overwinning verspeelt en dat maakt die startproef nog veel belangrijker dan de meeste toeschouwers beseffen.

## Tot Namen geen moeilijkheden

Na de startproef op de boulevard was er overigens volop gelegenheid om eventueel geschokte zenuwen weer de baas te worden, want de aanloop van Scheveningen naar de Nederlands-Belgische grens bij Poppel bood geen enkele moeilijkheid meer. Wel konden de kaartlezers zich intussen verdiepen in de kaartleesopgave van de tweede etappe, het traject van de Belgische grens naar Namen. De route moest namelijk worden geconstrueerd aan de hand van aangegeven afstanden tussen twee plaatsen. Dit was natuurlijk niet altijd de kortste en meest voor de hand liggende route, maar grote problemen deden zich hierbij toch niet voor, of het moest zijn het traject van Poppel naar Geel. Om daar op de voorgeschreven totaalafstand van 43,5 kilometer te komen, schijnt in menige auto toch nog wel een paar zweetdruppeltjes te hebben gekost. Overigens waren de uitzetters zeer mild tegenover de velen, die in Arendonk niet tot de voet van het afstandsteken reden en in Leuze rechtstreeks op de N 51 afstevenden. Zij verspeelden daarmee slechts hun afspraak op de schriftelijke gelukwensen van Rolf Tetenburg en Geert Zwolle aan de goederijders bij aankomst aan de rust in Namen.



Met het linker achterwiel hoog van de grond, rondt Wim Coenen in zijn DAF een van de tonnen tijdens de klassementsproef op de Scheveningse boulevard.

## Navigatie op de achtergrond

Als we ons dan hier even ons eerste zijsprongetje van het verslag der gebeurtenissen mogen veroorloven, dan moet ons van het hart, dat de navigatie in de S.L.S. wel heel sterk op de achtergrond is geraakt. In vroegere jaren was het kaartlezen in de S.L.S. van veel groter gewicht, inderdaad misschien te groot, maar een tikkeltje meer navigatiekunst in de opgaven, eventueel alleen voor de deelnemers in de superklasse, zou ons als middenweg tussen vroeger en nu toch echt wel bevredigen. Het moeten natuurlijk geen problemen van het gehalte van West Nederland Rit en Brabant Grensrit worden, maar punten als in Arendonk en Leuze hadden best als plaatsen voor het opstellen van routecontroles mogen dienen. Geen enkele deelnemer zou door het missen hiervan van de grote lijnen van de route zijn afgedwaald, maar de kaartlezers zouden toch iets meer voldoening in deze rit vinden dan nu, waar hun taak grotendeels bestaat uit het voorlezen van het routeboek en het mee uitkijken naar oriënteringspunten langs de route.

## Rust in Namen, start in Scheveningen

Dit lijkt op een omgekeerde volgorde der gebeurtenissen, en dat is het natuurlijk ook wel, maar toen de eerste deelnemers voor een rustpauze van ongeveer een uur in Namen arriveerden - ze hadden toen 292 km achter de rug - werd er in Scheveningen nog druk gestart. De 268 deelnemers (142 in de super- en 126 in de sportklasse) vormden met elkaar namelijk een stoet van ruim 4½ uur lengte. De ook uit vorige ritten bekende „Friture Monzana” beleefde weer een vreedzame invasie van S.L.S.-deelnemers, die uit de biefstukken en de patates frites krachten gingen putten voor de komende 465 kilometer door België en Luxemburg.

## Pittig nachtraject

Dit werd het meest pittige gedeelte van de rit. We waren met goed weer uit Nederland vertrokken, maar hier in België begon het te regenen en het zou tot ver in de volgende dag duren, voordat we weer droge wegen onder de wielen kregen. Zoals al eerder opgemerkt leverde de navigatie geen moeilijkheden op. De routebeschrijvingen en de „bolletje-pijltje-figuurtjes” waren zeer duidelijk, maar het parcours zelf vereiste toch wel alle aandacht van de rijders. Kennelijk zijn enkele deelnemers boven hun krachten gaan rijden of hebben ze teveel geriskeerd door te proberen zo dicht mogelijk in de buurt van het maximum gemiddelde te komen (overigens volstrekt overbodig), want zo hier en daar werd de route ook gemarkeerd door enkele meer of minder zwaar beschadigde wagens. En dan bleven er ook verscheidene in de strijd met de uiterlijke kentekenen van botsingen en glijpartijen aan hun wagens. Gelukkig zijn daarbij geen ernstige persoonlijke ongelukken voorgekomen, maar al met al vormen vernielde en ingedeukte automobielen geen propaganda voor onze sport. Er kunnen in een rit met 268 deelnemende auto's die elk 1280 km moeten rijden



# LLYE

door JO GOEZINNE

Rechts de algemene winnaars van de Superklasse, Rob Gorris en Albert Icken met hun Porsche 1600S.

Hieronder ziet u achtereenvolgens de algemene winnaars Sportklasse, het echtpaar Michielen uit Utrecht, en de winnaressen van de damesprijs, de dames Heidendahl en De Fouw, in het zilver en de bloemen.



Namen naar Nafraiture en dat mysterie zal dan wel hebben bestaan uit het verdwenen richtingsbord „Dinant”. Enkele pechvogels zijn hierdoor in tijdnood gekomen, maar overigens waren de eisen toch echt niet te hoog gesteld.

### De ronde van Herock

Het 14 km lange ommetje Herock-Herock over Houyet, dat alleen voor de superklasse was ingesteld, is wellicht nog beslissend geweest voor de einduitslag. Niet vanwege het feit, dat het moeilijk op tijd was rond te komen (dat viel best mee), maar doordat de équipe Steunebrink-Barendrecht hier per abuis achter een équipe ging aanrijden, die zijn ronde van Herock al had gemaakt. In plaats van in Houyet kwamen de heren dus in Focant terecht en toen ze hun vergissing bemerkten, was het veel te laat om op dit korte stukje de verloren tijd in te halen. Dat heeft hun waarschijnlijk de overwinning in het algemeen klassement gekost, maar zo is het nu eenmaal in de sport.

### Klassementsproef

In de 4e étape „Het dal van de Semois” van Nafraiture naar Meix kregen we de tweede klassementsproef te verwerken, een klim van ongeveer 4 km lengte met vliegende start en finish op de weg van Vresse naar Petit Fays. Als een schip op het strand een bakken in zee is, dan mag een omgekeerde Saab in de berm van de weg een waarschuwingsteken voor de rijders worden genoemd. Welnu, het was een proef, waarin de bestuurders zich toch echt wel hebben uitgeleefd, ondanks de waarschuwendende Saab, en waarin de kaartlezers handen en voeten te kort kwamen om zich vast te houden.

De gestaag vallen regen maakte het nu echt wel gewenst enige voorzichtigheid te betrachten, maar de vereiste gemiddelden waren ook echt niet zo hoog, dat daar geen gelegenheid voor was.

### Regelmatigheidsétappe

Bij Athus werd de Belgisch-Luxemburgse grens overschreden en daar begon een bijna 150 km lange regelmatigheidsétappe naar Ettelbrück. Dit betekende een voortdurend klokkijken en sommetjes maken, raadplegen van speedpilot en afstanden in het routeboek en stellig zal de Luxemburgse gendarmerie het S.L.S.-legioen een stel voorbeeldige automobilisten hebben gevonden. Wel maakte een verkeerscontrole nog ruim 30 slachtoffers, maar we kunnen ons niet voorstellen, dat er uit Luxemburg één klacht over te hard en onbehoorlijk rijden bij de organisatie zal binnenkomen. Of de deelnemers die regelmatigheidsétappes waarderen, is natuurlijk een ander punt. Maar het was dit jaar de enige mogelijkheid om van de Luxemburgse autoriteiten toestem-



(dat zijn in totaal ruim 340.000 wegkilometers) ongelukken gebeuren, die tot de normale verkeersongevallen behoren. Maar wanneer sommige deelnemers zich door snellere, meer ervaren rijders laten opjagen, dan geven ze toch wel blijk van een groot tekort aan verantwoordelijkheidsgevoel.

Niet alleen tegenover zichzelf en hun materiaal, maar ook tegenover de organisatoren, die het toch al moeilijk hebben om de vereiste vergunning en toestemming voor een dergelijk evenement te verkrijgen.

Maar laten we weer eens tot de route terugkeren. Na de start in Namen werd de bekende citadel beklommen. Het „Mysterie van de Citadelle” heette deze étape van



ming tot het houden van de rit te verkrijgen, en wellicht zijn er nu voor het volgende jaar weer meer mogelijkheden.

### De terugreis

Het Vredestein-ontbijt smaakte voortreffelijk en verkwikt werd de startplaats nabij Michelau opgezocht voor de 530 km lange reis naar huis. Kort na de start volgde als derde klassemmentsproef de al vaker gebruikte klim van Goebelsmühle naar Bourscheid over 3,3 km. Niet de langste proef uit deze S.L.S., maar wel de langdurigste, wat overigens tot tijden van 3 tot 4 minuten beperkt bleef.

Klassementsproef no. 4 liet ook niet lang op zich wachten. Dit was een korte proef van 1,5 km lengte bij Merkols, waarvan we de opstelling van de finish niet konden waarden. Direct na de finish, die vliegende moest worden gepasseerd, maakte de weg namelijk een scherpe draai naar rechts en daar had toch wel een pijl of waarschuwingsbordje dienen te staan. Herman Mulder, die daar als tijdwaarnemer stond opgesteld, heeft menige auto wel even een rare schuiver zien maken. We hoorden ook nog een mooi verhaal van een équipe, die dacht dat de bewuste proef pas daar begon en volgde door Merkols stuurde, de bewoners en enkele voorliggers de stuipen op het lijf jagende. Totdat de heren het wel vreemd vonden, dat een klassemmentsproef dwars door een dorpje zou lopen en bestudering van het routeboek hun vergissing aan het licht bracht.

### Heuvelklim bij Vaals

Het ging nu steeds noordwaarts door de heuvels op de Nederlands-Belgische grens af, die bij De Planck in Zuid-Limburg werd overschreden. De bekende Heuvelklim bij Vaals vormde het sluitstuk van de reeks van proeven en toen was de reis naar Scheveningen, via de rust in Someren, waar D.A.F. op biefstuk met brood traketeerde, nog slechts een formaliteit.

### Nakaarten

De 10e S.L.S. was weer gereden, maar in de Kurhauszalen heeft het vrijdagavond en zaterdag echt niet aan gesprekstof ontbroken. De bekende sterke verhalen deden de ronde, de rekenkamer draaide op volle toeren om tijdig met de uitslag gereed te komen en we moeten bekennen, dat gezellige nakaarten achteraf hoort er beslist bij en zouden we niet graag willen missen.

Om in de stijl te blijven willen we ook hier op papier nog even nakaarten. Zoals gezegd hebben naar onze mening sommige deelnemers te hoog gegrepen en zichzelf en de organisatie met hun brokken geen goede dienst bewezen. Als we goed zijn ingelicht, overweegt de S.L.S.-sportcommissie trouwens ernstig, voortaan de superklasse zelf te selecteren en de keuze niet meer aan de deelnemers over te laten. Ook laat men dan misschien de vermelding van minimum- en maximumsnelheden

Een kijkje bij de start van het tweede traject nabij Michelau in Luxemburg.

achterwege, omdat vele op die maximum snelheden gaan mikken en daardoor harder rijden dan noodzakelijk is. Het vinden van de route gaf vrijwel geen moeilijkheden, maar wel willen we pleiten voor meer pijlen bij omleidingen e.d. en markering van de plaats, waar men weer op de originele route terugkeert. Sommige „deviations” hebben problemen geschapen, doordat de deelnemers bij terugkeer op de route niet wisten met welke aanduiding ze moesten vervolgen.

Dan de tijdwaarneming. Met alle respect voor de dames en heren tijdwaarnemers, er zijn enige tijden uit de bus gekomen, die de veronderstelling wettigen, dat er fouten zijn gemaakt. Zou een dubbele chronometrage of het inschakelen van meer vaklieden verbetering kunnen brengen?

Dat er in de rekenkamer fouten worden gemaakt, is volkomen verklaarbaar. Ruim 500 controlekaarten (van ieder équipe twee) moeten daar worden verwerkt, plus de resultaten van vijf klassemmentsproeven. Maar zou de nacontrole niet nog meer worden geperfectionneerd, zodat alle fouten er uit zijn gehaald als de uitslag wordt gepubliceerd? Rob Gorris was zelf zo attent om een rekenfoutje in zijn nadeel te signaleren, maar niet iedereen heeft gelegenheid de voorlopige uitslag te bestuderen of wil de rekenkamer om opheldering vragen als bijvoorbeeld het aantal wedstrijdpunten wat tegenvalt. Die zouden immers bij de geheime tijdcontroles kunnen zijn opgelopen. Maar we weten ook een geval, waarbij een deelnemer pas enige dagen na de rit ontdekte, dat hem per abuis 80 wedstrijdpunten teveel waren toebedeeld.

Overigens hebben de voorlopige en uiteindelijke winnaars in de superklasse, de équipes Swart-Sozoneff en Gorris-Ilcken, elkaar het vuur wel na aan de schenen gelegd, want uiteindelijk bleek het verschil slechts 0,43 wedstrijdpunten te bedragen.

Begrijp ons goed, dit zijn slechts een paar losse opmerkingen, die naar we hopen niet de indruk wekken, dat we deze lustrum S.L.S. niet geslaagd achten. Het tegendeel is waar. We hebben alle lof voor de grootse organisatie, voor de sportcommissie, die ieder jaar weer een interessante route weet te vinden en voor de tientallen medewerkers en -werksters achter de schermen, op de route, in de permanence of waar ook. Hartelijk dank, leger van S.L.S.-werkers en werksters en graag tot de volgende keer! En tot besluit onze hulde aan de onderstaande prijswinnaars, die op het slotfeest op zaterdagavond in het Kurhaus door voorzitter Han van der Heyden in het zilver of in de bloemen werden gezet:

### SPORTKLASSE

Algemeen winnaar:	J. Michielen-N. Michielen-Jansen	494,31
	Simca Monthl.	
Echtparenprijs:	J. Michielen-N. Michielen-Jansen	494,31
Mixedprijs:	J. H. J. M. Beekman-mej. C. Beekman	554,99
Groep 3	1. R. S. Dekker-J. Spijker	496,89
	2. G. J. Jaarsma-H. E. Olland	535,65
Groep 4	1. J. P. A. van Staalduinen-J. v. d. Hout	517,49
	2. G. J. Sluys-F. Jansen	532,35
Groep 5	1. J. A. Bayer-C. B. T. Bayer-Looman	529,42
	2. Drs. A. Sinke-Ir. L. Smith	546,18
Groep 6	1. J. Michielen-N. Michielen-Jansen	494,31
	2. J. A. Linschoten-E. P. Linschoten	505,58
Groep 7	1. N. K. Peppinck-G. Brinkman	520,62
	2. S. Geerligs-C. Geerligs	521,10
Groep 8	1. H. W. F. van Driel-H. Morshuis	505,20
	2. W. C. L. J. v. d. Klugt-H. J. de Kort	533,38
Alg. Damesprijs:	G. G. Heidendahl-Hartog-L. G. C. de Fouw-Niekerk	600,96, Saab 96.

### SUPERKLASSE

Algemeen winnaar:	R. L. G. M. Gorris-A. G. Ilcken	489,99
	Porsche 1600S	
Echtparenprijs:	H. v. d. Meeren-B. v. d. Meeren-Lucchese	505,11
	Porsche S90	
Mixedprijs:	H. C. P. Prins-mej. G. Mulder	613,10
Groep 1	1. W. F. Coenen-M. J. W. Coenen	718,89
Groep 2	1. E. H. Swart-A. Sozonoff	490,42
Groep 3	1. E. Degènes-G. L. L. I. Gilbert	494,24
Groep 4	1. Dr. Ir. J. Th. Quant-W. F. C. C. Eysvogel	408,07
	(510,09)	
Groep 5	1. C. P. Schuttenheld-A. Alessie	555,08
Groep 6	1. H. Smits-J. H. Witzand	541,97
Groep 7	1. H. Bleeker-A. C. H. Lissone	549,56
Groep 8	1. W. Hinlopen-D. Feenstra	517,99
Groep 9	1. R. L. G. M. Gorris-A. G. Ilcken	489,99
Groep 10	1. H. v. d. Meeren-B. v. d. Meeren-Lucchese	505,11

