



# CLASSIC

27 AUG T/M 30 AUG 2020

## ] VVYSVWA REGLEMENT



SLSCCLASSIC.NL

## INHOUD

<b>1 ORGANISATORISCHE ASPECTEN .....</b>	<b>3</b>
1.1 Omschrijving van het evenement .....	3
1.2 Organisatie .....	4
1.3 Locaties .....	4
1.4 Programma .....	5
1.5 Inschrijvingen.....	5
1.6 Verzekering – vrijwaringsclausule .....	7
1.7 Toe te laten auto's .....	8
1.8 Verloop van het evenement .....	10
1.9 Vragen – Protesten .....	12
1.10 Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking .....	12
1.11 Samenvatting straffen organisatorische aspecten .....	14
<b>2 TECHNISCHE ASPECTEN .....</b>	<b>15</b>
2.1 Routeboek .....	15
2.2 Controlekaarten .....	15
2.3 Routeopdracht .....	16
2.4 Routecontroles .....	16
2.5 Herstelopdrachten .....	17
2.6 Tijdcontroles (TC's) en tijdstrafpunten .....	17
2.7 Hergroeperen .....	19
2.8 Instromen.....	19
2.9 Trip check .....	20
2.10 Regularity .....	20
2.11 Dwangpijlen .....	20
2.12 NO-GO .....	21
2.13 Snelheidscontroles .....	21
2.14 Quietzones .....	21
2.15 Samenvatting straffen technische aspecten .....	22
2.16 Voorbeelden controlemateriaal .....	23
<b>3 BESCHRIJVING SYSTEMEN .....</b>	<b>24</b>
3.1 Algemeen .....	24
3.2 Ingetekende lijn (met barricades) .....	25
3.3 Pijlen (op één na) kortste route .....	25
3.4 Punten (op één na) kortste route.....	26
3.5 Punten vrije route .....	26
3.6 Kompaspunten .....	26
3.7 Bol/pijl (met of zonder afstanden).....	26
3.8 Combinatie van systemen .....	27
Bijlage A - Vrijwaringverklaring .....	28
Bijlage B - Calamiteitenprocedure .....	29

## 1 Organisatorische aspecten

### 1.1 Omschrijving van het evenement

#### Algemeen

De Stichting Classic SLS organiseert van 27 tot en met 30 augustus 2020 de 57<sup>e</sup> SLS. De rally omvat diverse kaartleessystemen en wordt verreden in Duitsland, Luxemburg, Frankrijk, België en Nederland. Het klassement wordt bepaald door het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles.

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

De SLS 2020 telt mee voor:

Georganiseerd door de DHRC:

- het Nederlands Kampioenschap Historische Rally's.

Georganiseerd door de KNAF:

- Nederlands Historisch Regularity Rally kampioenschap 2020, categorie Expert;
- Nederlands Historisch Regularity Rally kampioenschap 2020, categorie Sport;
- Nederlands Historisch Regularity Rally kampioenschap 2020, categorie Tour.

#### Vergunningen/ontheffingen

De benodigde (lokale) overheden hebben ontheffing verleend aan de Stichting Classic SLS voor het houden van een regelmatigheidsrit voor klassieke personenauto's van 27 tot en met 30 augustus 2020.

Alle gemeenten en overige wegbeheerders hebben verklaard geen bezwaar te hebben tegen de tijdens de rally te gebruiken wegen. De originele ontheffingen en/of verklaringen van geen bezwaar zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren daarnaar verwijzen.

#### Definities

Evenement : de SLS 2020

Deelnemer : natuurlijk persoon of rechtspersoon;

Equipe : bestuurder en navigator;

Etappe : route van een TC OUT tot een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;

Traject : route tussen twee opeenvolgende tijdcontroles.

#### Reglement en bulletins

- Het evenement wordt georganiseerd conform:
- Het NHRF standaardreglement, versie 3.1, oktober 2018 (dit standaard reglement is primair bedoeld voor organisatoren en bevat geen bepalingen die van belang zijn voor deelnemers. Geïnteresseerden kunnen het standaardreglement downloaden van de site van de NHRF: [www.nhrf.nl](http://www.nhrf.nl));
- De FIA Code Sportif International (CSI) en haar bijlagen;
- Het KNAF Reglementenboek (KRB);
- Het KNAF Reglement Historische Regularity Rally's;
- De Wegenverkeerswetgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.

De SLS 2020 wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd.

De NHRF heeft dit reglement op [datum] goedgekeurd onder nummer [nummer].

Dit reglement is door BSHR gecontroleerd op [datum] en daaraan nummer [nummer] toegekend.

Het reglement is goedgekeurd door de KNAF onder nummer [nummer].

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

De bulletins worden opgehangen op de officiële publicatieborden en/of uitgereikt aan de deelnemer. De deelnemers dienen dagelijks voor de start en na iedere etappefinish dit publicatiebord te raadplegen.

## 1.2 Organisatie

### Wedstrijdsecretariaat

Voor en na de rally:

Naam : Stichting Classic SLS  
 Adres : Overgoo 15, 2266 JZ Leidschendam  
 E-mailadres : info@sclsclassic.nl  
 Telefoon : 070-3572994

### Stichtingsbestuur en organisatiecomité

Het bestuur van de Stichting Classic SLS bestaat uit:

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

Het organisatiecomité van de SLS 2020 bestaat uit:

Stichting : Cees de Jong  
           Tjen Carlens  
           Yolanda Zijl  
           Peter Rovers

Overige leden : Ramon Hillebrink  
                   Bart de Hartog  
                   Tilleke Lippmann

### Officials van het evenement

Wedstrijdleader : Cees de Jong  
 Uitzetter(s) : Peter Rovers, Bart den Hartog  
 Vergunningen : Tjen Carlens  
 Hospitality : Tilleke Lippmann  
 Goalkeeper : Simon Suesan  
 Contactpersonen deelnemers : Yolanda Zijl, Valentijn de Jong  
 Snelheids- en geluidscontroles : Aernout Lindner  
 Rekencentrum : Ton den Uyl  
 Wegzetten materiaal : Wouter van de Veen, Jan Kuenen  
                                   Kees Veldkamp, Peter Spithorst  
 Coördinatie marshals : Ramon Hillebrink  
 Sluitauto/oprollen materiaal : Erik Klunder, Marcel de Reuver  
 Serviceteam: : Paul Neeskens, Michiel Schuitemaker, Bas Auto Service,  
                                   Classic Job, Jan Tinga Klassiekertransport

## 1.3 Locaties

Startlocatie : Nürburgring, Duitsland  
 Finishlocatie : Boulevard, Scheveningen

## 1.4 Programma

Opening inschrijving	: 1 december 2019
Publicatie voorlopig reglement	: 1 april 2020
Publicatie definitief reglement	: 1 augustus 2020
Sluiting inschrijving	: 31 december 2019

Datum	Tijdstip	Programma	Locatie publicatiebord
15-08-2020	vanaf 10.30u	Technische keuring en documenten-controle	Louwman Museum Wassenaar
26-08-2020	vanaf 18.00u	Regularity op het F1-circuit Nürburg	Nürburg
	vanaf 20.00u	Welkomstdiner	Dorint Hotel, Nürburg
27-08-2020	07.31u	Start 1 <sup>e</sup> equipe	Dorint Hotel, Nürburg
28-08-2020	07.31u	Start 1e equipe	Alvisse Parc Hotel, Luxemburg
29-08-2020	07.31u	Start 1e equipe	Hotel Dolce La Hulpe, Brussel-Terhulpen
30-08-2020	07.31u	Start 1 <sup>e</sup> equipe	Hotel Crowne Plaza, Antwerpen
	vanaf 15.30u	Aankomst 1 <sup>e</sup> equipe	Boulevard Scheveningen

## 1.5 Inschrijvingen

Inschrijven kan vanaf 1 december 2019 uitsluitend digitaal via [www.slsclassic.nl](http://www.slsclassic.nl). De inschrijving sluit op 1 juni 2020 of zodra het maximale aantal van 150 equipes is bereikt.

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

### Inschrijfgeld

Een inschrijving wordt pas definitief wanneer het verschuldigde inschrijfgeld à € 2.395 is bijgeschreven op de bankrekening van de Stichting Classic SLS. Het volledige inschrijfgeld dient uiterlijk 1 juni 2020 te zijn voldaan op bankrekeningnummer NL25ABNA0249303205 van de Stichting Classic SLS, onder vermelding van de namen van bestuurder en navigator.

Bij inschrijving dient in alle gevallen direct € 500 voorinschrijfgeld te worden betaald middels een iDEAL-betaling. Het restantbedrag wordt op of omstreeks 1 juni 2020 via een eenmalige incassomachtiging geïnd. Voor inschrijvingen na 1 juni 2020 geldt dat het volledige inschrijfbedrag ineens verschuldigd is.

In het inschrijfgeld is begrepen:

- een door de Stichting SLS Classic afgesloten aanvullende specifieke verzekering voor Historische Regularity Rally's;
- twee kunststof rallyschilden met het startnummer;
- twee rallyschilden uitgevoerd als sticker plus het startnummer;
- twee portierstickers met sponsornamen, en het startnummer;
- twee SLS 2020 promotiestickers;
- alle routebescheiden, inclusief kaartmateriaal en uitleg;
- KNAF rallypas, specifiek voor de SLS 2020 (voor niet KNAF-leden).

en een verzorgingspakket voor twee personen dat bestaat uit:

- 4 hotelovernachtingen tijdens de rally – op basis van een tweepersoonskamer;
- alle ontbijten, lunches en diners;
- feestelijk walking dinner en prijsuitreiking op zondag 30 augustus 2020.

### **Klassen**

Er kan ingeschreven worden in de volgende klassen:

- Expertklasse voor zeer ervaren deelnemers;
- Sportklasse voor deelnemers met ervaring;
- Tourklasse voor deelnemers met geen of weinig ervaring.

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

Na het sluiten van de inschrijftermijn is wisselen van klasse (expert - sport - tour) uitsluitend in overleg met de organisatie mogelijk tot 15 augustus 2020 en alleen indien er nog plaats is in de gewenste klasse.

### **Weigering**

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

### **Inschrijving teams**

Een team kan worden ingeschreven in de expert-, sport- of tourklasse en bestaat uit minimaal 3 en maximaal 5 equipen uit dezelfde klasse. Een equipe kan deel uitmaken van maximaal twee teams. Teaminschrijvingen kunnen vanaf de documentencontrole worden gedaan middels een aldaar verkrijgbaar inschrijfformulier. Teaminschrijving is mogelijk tot aan de start van de SLS. Het inschrijfgeld voor teams bedraagt € 50,00 per team.

### **Wijzigen inschrijving**

De op het inschrijfformulier vermelde gegevens mogen alleen gewijzigd worden wanneer dit reglement daarin voorziet. De equipe mag de op het inschrijfformulier opgegeven auto vervangen door een andere auto tot uiterlijk één uur voor de start van de eerste deelnemer, mits deze auto voldoet aan de deelnamevoorwaarden. Het wisselen van de auto tijdens de rally is niet toegestaan. Het organisatiecomité kan evenwel besluiten een vervangende auto toe te laten tijdens het evenement, doch slechts buiten mededinging voor het algemeen klassement.

Indien de door het organisatiecomité toegelaten auto voldoet aan het bepaalde in art. 1.7 kan door de betreffende equipe op dagen waarop wordt deelgenomen met deze vervangende auto wel worden deelgenomen aan de dagklassementen van de betreffende dagen.

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

Voor de start is het toegestaan één lid van de equipe te wijzigingen. Indien beide leden van de oorspronkelijk ingeschreven equipe worden gewijzigd, vervalt de inschrijving. Het is toegestaan de functie van bestuurder en navigator tijdens de rally onderling te wisselen. In dat geval blijft de oorspronkelijke inschrijving ongewijzigd.

### **Annulering door de deelnemer**

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

*Bij annulering door de deelnemer wordt gerestitueerd:*

- 1 bij annulering voor 1 april 2020 wordt het reeds betaalde (voor-)inschrijfgeld gerestitueerd onder aftrek van een bedrag van € 500 annuleringskosten; indien een vervangende equipe van de wachtlijst kan worden toegelaten ontvangt u het gehele bedrag retour;
- 2 bij annulering vanaf 1 april 2020, doch voor 1 juni 2020, blijft het volledige inschrijfgeld verschuldigd en vindt geen restitutie van enig betaald bedrag plaats, tenzij voor de desbetreffende klasse overeenkomstig artikel 4.2 een wachtlijst is aangelegd en daarvan een andere equipe kan worden toegelaten. In dat geval wordt het betaalde (voor-) inschrijfgeld gerestitueerd onder aftrek van € 500,- annuleringskosten;
- 3 bij annulering na 1 juni 2020 geen restitutie, het volledige inschrijfgeld is verschuldigd.

**Annulering door de organisatie**

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

**Acceptatiebericht**

Rond 1 augustus 2020 wordt naar het e-mailadres van de inschrijver een definitieve bevestiging gestuurd.

**1.6 Verzekering – vrijwaringsclausule****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 gehele evenement aan de specifieke bestuurder(s) dekking te geven in Nederland, Duitsland, België, Luxemburg en Frankrijk. De deelnemers dienen er derhalve voor te zorgen de bestuurder(s) de minimale leeftijd bezit(ten) die de verzekeraar als voorwaarde voor dekking stelt. De polis dient tevens dekking te bieden bij een eventuele rijvaardigheidstest op een afgesloten terrein. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer om dergelijke verzekering en/of uitbreiding van de bestaande verzekering te arrangeren.

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

**Verzekering van de organisator**

De Stichting Classic SLS heeft een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid voor schade aan personen en/of goederen van derden en/of vrijwilligers en/of medewerkers en/of deelnemers afgesloten, en een secundaire WAM-verzekering ten behoeve van de deelnemers. Zij maakt hiervoor gebruik van de hiertoe collectief door de KNAF ingekochte verzekeringspakketten. De dekking van de secundaire WAM-verzekering gaat in bij de start van het wedstrijdgedeelte van het evenement en eindigt bij de finish van het wedstrijdgedeelte of op het moment dat de betreffende equipe niet meer deelneemt.

**Primaire aansprakelijkheid**

De organisator maakt gebruik van de KNAF secundaire verzekering (boven de WAM-dekking), ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de organisator en haar medewerkers, officials en marshals van de rally.

Het inschrijfgeld bevat de premie voor de secundaire aansprakelijkheidsverzekering. Deze kan als volgt worden samengevat:

- De organisator heeft extra maatregelen getroffen ter verzekering van de deelnemer/equipe tegen derden wanneer zij deelnemen in een bepaald deel van de rally dat verreden wordt op privéterreinen of op wegen welke speciaal voor dit doel zijn afgesloten.
- De hoogte van het verzekerde bedrag, van deze speciale verzekering, is: <sup>SEP</sup>€ 7.500.000,00 per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging en/of letsel <sup>SEP</sup>€ 7.500.000,00 per aanspraak voor aansprakelijkheid in geval van beschadiging van het milieu.

- De dekking van de equipe gaat in bij de start van de wedstrijd en eindigt bij de finish van de wedstrijd of op het moment dat de betreffende equipe niet meer deelneemt.
- Deze speciale verzekering is geldig in alle zogenoemde “groene kaart” landen.
- De verzekering dekt, overeenkomstig de in de polis opgenomen voorwaarden, equipen tegen het risico van aansprakelijkheid jegens derden, voor zover deze niet wordt gedekt door de eigen verzekering van de deelnemende auto.
- Het eigen risico voor de equipe is € 500 per incident.
- De verzekering dekt niet de aansprakelijkheid tussen de equipen onderling;

In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto prevaleren boven de KNAF secundaire verzekering.

### **Vrijwaringsclausule**

De Stichting Classic SLS wijst elke aansprakelijkheid af in geval van enige schade die veroorzaakt is, gedurende het evenement, door en/of aan deelnemer(s) en/of door en/of aan deelnemende auto's. De organisator wijst tevens iedere aansprakelijkheid af voor het niet nakomen van de wet en regelgeving zoals deze geldt in Nederland en/of in andere landen waar het evenement plaats vindt door en/of ten opzichte van deelnemers en/of deelnemende auto's.

Deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor enig ongeval waarin zij betrokken zijn en/of het niet nakomen van de wet en regelgeving in het betreffende land. Zij zullen bijzonderheden van enig incident waar een aansprakelijkheid uit voort zou kunnen komen, direct aan de organisator melden. Tegen de organisator, sponsors, officials, vrijwilligers en overige medewerkers van het evenement alsmede de NHRF, KNAF, gemeenten en overige (lokale) overheden zal geen claim ingediend worden die voortkomt uit incident(-en) en/of ongeval(-len) ten gevolge van activiteiten van vorengenoemde (rechts-)personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

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

## **1.7 Toe te laten auto's**

### **Leeftijdgrens**

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

### **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.

### **Aanvullende voorschriften**

Deelnemende auto's mogen nimmer over een overdadig geluidsniveau beschikken en het geluidsniveau van 95 dB (getoetst bij een toerental van 3000 rpm) niet overschrijden. Bij te overdadig geluid kan de wedstrijdleiding straffen opleggen tot en met uitsluiting. In elke deelnemende auto moet een vloeistofdicht grondzeil (minimaal 4 x 2 meter) of lekbak aanwezig zijn. Dit grondzeil of lekbak moet onder de deelnemende auto gelegd worden bij schade en/of lekkage.

Elke deelnemende auto moet voorts zijn uitgerust met:

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



**Reclame**

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

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

**Rallyschilden en wedstrijdnummers**

De deelnemers ontvangen bij de documentencontrole twee rallyschilden. Deze dienen aan de voor- en achterzijde van de auto bevestigd te worden, waarbij het kenteken van de auto zichtbaar moet blijven. De rallyschilden, portiernummers, eventueel uitgereikte wedstrijdnummers en reclamestickers dienen tijdens het gehele evenement op de auto aanwezig te zijn.

**Afstands-, tijd- en snelheidsmeters**

In de auto aangebrachte of standaard aanwezige analoge of digitale hulpmiddelen voor afstandsmeting en/of snelheidsmeting en/of tijdmeting, al dan niet uitgerust met de mogelijkheid om de gemiddelde snelheid te meten, zijn toegestaan. Deze apparatuur mag zowel mechanisch als elektronisch als gps-gestuurd zijn. Het gebruik van apps op een smartphone met bovengenoemde functionaliteiten is niet toegestaan. Het gebruik van een Blunick computer of daarmee vergelijkbare apparatuur waarin gemiddelde snelheden kunnen worden ingevoerd is niet toegestaan.

**Navigatieapparatuur**

Het gebruik van een elektronisch kompas is toegestaan. Dit kompas mag eventueel gps-gestuurd zijn. Het gebruik van alle (gps-) navigatieapparatuur is niet toegestaan op straffe van uitsluiting.

**Communicatieapparatuur**

Het gebruik van mobiele telefoons tijdens de wedstrijd is niet toegestaan en een telefoon mag NIET in de passagiersruimte worden vervoerd.

Uitzonderingen hierop zijn:

1. bij calamiteiten (zie bijlage B);
2. het inroepen van hulp van het serviceteam van de organisator;
3. het melden van opgave bij de organisator.

**Controle op niet toegestane apparatuur**

Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van navigatie- en communicatieapparatuur in het passagiersdeel van de auto.

Bij een geconstateerde overtreding worden de volgende straffen opgelegd: bij de start: weigering deelname, tijdens de rally: 1e overtreding 100 strafpunten, bij elke volgende overtreding 300 strafpunten per overtreding.

**Extra brandstof**

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

## 1.8 Verloop van het evenement

### Algemeen

De totale lengte van de SLS 2020 bedraagt voor de expertklasse circa 1.750 kilometer, voor de sportklasse circa 1.600 kilometer en voor de tourklasse circa 1.500 kilometer. Van start tot finish dient een voorgeschreven route te worden gereden met inachtneming van de voorgeschreven gemiddelde snelheid en de ter plaatse geldende verkeersvoorschriften. De equipes in alle klassen dienen een aantal kaartleestrajecten en regularities af te leggen.

### Conformiteitskeuring en documentencontrole

Voor alle in Nederland woonachtige equipes wordt op 15 augustus 2020 een verplichte documenten- en conformiteitscontrole van de auto gehouden bij Louwman Museum, Wassenaar. Hier worden de ondertekende vrijwaringverklaringen (zie bijlage A) ingenomen en wordt gecontroleerd:

- acceptatiebrief;
- rijbewijs;
- kentekenbewijs van het voertuig waarmee wordt deelgenomen;
- geldig APK bewijs;
- schriftelijke toestemming van de eigenaar indien deze niet de bestuurder of navigator van het deel te nemen voertuig is;
- aanwezigheid van verboden apparatuur;
- reclamevoorschriften;
- verlichting;
- uitlaatgeluid;
- uitrusting auto (zie 1.7).

Bij de documentencontrole wordt per equipe een startpakket uitgereikt, met daarin onder andere rallyschilden en portiernummers.

### 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.

### Startprocedure

Per klasse zal volgens onderstaande volgorde worden gestart:\*

- Donderdag op wedstrijdnummer, oplopend per klasse;  
klassevolgorde: Expert- en Sportklasse gemengd, Tourklasse.
- Vrijdag op wedstrijdnummer, aflopend per klasse;  
klassevolgorde: Tourklasse, Expert- en Sportklasse gemengd.
- Zaterdag alfabetische volgorde achternaam bestuurder;  
klassevolgorde: Tourklasse, Sport- en Expertklasse gemengd.
- Zondag op wedstrijdnummer oplopend behoudens verschuivingen door organisatie\*\*;  
klassevolgorde: Tourklasse, Expert- en Sportklasse gemengd.

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

De wedstrijdnummers zullen in principe als volgt worden toegekend:

- Expertklasse: 1 t/m 99
- Sportklasse: 101 t/m 199
- Tourklasse: 201 t/m 299

De starttijd en startvolgorde wordt bekend gemaakt via het publicatiebord. Equipen dienen 15 minuten vóór hun starttijd gereed te zijn voor vertrek. De equipen dienen zich op hun starttijd bij de starttafel te melden.

Indien een equipe zich meer dan 30 minuten te laat meldt bij de startcontrole kan de wedstrijdleiding beslissen om deze equipe niet meer toe te laten tot de start, respectievelijk uit te sluiten van verdere deelname.

\* kan door het organisatiecomité aangepast/gewijzigd worden.

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

### **Verkeersregels**

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

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

### **Gedrag deelnemers**

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

Buitensporige snelheidsovertredingen en herhaalde overtreding van verkeersregels worden gezien als het in diskrediet brengen van de historische rallysport en kunnen bestraft worden met uitsluiting.

### **Milieu**

Deelnemers dienen het milieu niet onnodig te belasten. Bij vloeistoflekkende auto's is voor de start en na de finish is een deugdelijk zeil onder de auto, of een lekbak, 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 organisatie te melden, onder opgave van alle relevante gegevens. Geconstateerde schade wordt op de betrokken equipe verhaald. Overtreding van deze voorschriften kan leiden tot uitsluiting, onverminderd de verplichting van de equipe jegens het organisatiecomité om de kosten van reiniging, schade, enzovoorts te voldoen.

### **Service**

Onder service wordt verstaan het verlenen van vooraf georganiseerde assistentie door derden aan een equipe met het doel de auto in geval van storing te repareren. Het verlenen van dit soort service is gedurende het gehele evenement niet toegestaan. Verder is het niet toegestaan een equipe met een serviceauto of op andere wijze constant te volgen. Elke equipe die de serviceregels overtreedt, zal worden bestraft met:

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

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

Bij technische problemen onderweg kan contact opgenomen worden met het SLS-serviceteam. Contactgegevens vindt u in het routeboek. Aan deze service kan de deelnemer geen rechten ontlenen.

### **Schades**

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

### **Uitvallen**

Indien een equipe de rally niet meer verder kan vervolgen, wordt zij verzocht de wedstrijdleiding hier zo spoedig mogelijk van op de hoogte te stellen. Contactgegevens vindt u in het routeboek.

## **1.9 Vragen – Protesten**

### **Vragen**

Per dag ontvangt iedere equipe een uitleg, zodat hij zijn eventuele fouten kan controleren. Een equipe kan bij de contactpersonen deelnemers schriftelijk vragen indienen over het verloop van de wedstrijd of over opgelopen strafpunten. Daartoe is in elk routeboek een vragenformulier opgenomen. Een formulier met vragen over een etappe dient uiterlijk dezelfde dag voor 23:00 uur te zijn ingediend.

Een formulier met vragen over etappe 9 op zondag 31 augustus 2020 dient uiterlijk 30 minuten na de eigen aankomsttijd bij de TC-IN in Klaaswaal en vóór vertrek naar de finish in Scheveningen te zijn ingeleverd.

### **Neutralisaties**

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

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

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

### **Protesten**

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

## **1.10 Uitslagen – prijzen – prijsuitreiking**

### **Tussenklassement**

Aan het eind van elke dag wordt een officieel tussenklassement bekendgemaakt. Deze officiële tussenklassementen worden behoudens nog lopende vragen, 30 minuten na publicatie definitief. Lopende vragen zullen door de wedstrijdleiding voor de start van de eerstvolgende etappe worden afgehandeld. Indien dit leidt tot aanpassing van de eerder gepubliceerde tussenklassementen dan zullen ook deze voor de start van de eerstvolgende etappe opnieuw worden gepubliceerd. Tegen elementen van de officiële uitslag die zijn ontleend aan een officieel tussenklassement kan na het definitief worden van het betreffende tussenklassement niet meer worden geprotesteerd.

### **Voorlopige en definitieve uitslag**

Aan het eind van het evenement publiceert de organisator op het publicatiebord de voorlopige uitslag. In deze voorlopige uitslag wordt het aantal behaalde strafpunten vermeld.

Als er geen vragen en/of protesten over de voorlopige uitslag zijn, dan wordt deze na 15 minuten definitief en wordt overgegaan tot de prijsuitreiking. De officiële uitslag zal ook worden gepubliceerd op de website van de organisatie.

### **Klassement**

De dagklassementen en het eindklassement wordt per klasse bepaald door alle strafpunten bij elkaar op te tellen. De equipe met het laagste totaal per klasse wordt tot winnaar van de betreffende klasse uitgeroepen, de naast hogere equipe tot tweede, enzovoorts.

### **Ex aequo**

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

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

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

### **Teamklassement**

De resultaten van de teams worden bepaald door per dag het aantal strafpunten van de drie best geklasseerde equipes van een team op te tellen. De winnaar van het klassement is het team dat wanneer de behaalde teamresultaten per dag worden opgeteld, het laagste aantal strafpunten heeft behaald. Er wordt dagelijks een tussenklassement gepubliceerd.

In geval van een ex-aequo situatie wordt het team met daarin de equipe met het laagste aantal strafpunten in het eindklassement het hoogst geklasseerd.

### **Regularityklassement**

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

Voor het regularityklassement tellen alle regularities in de 57e SLS Classic mee, inclusief de Proloog op woensdag 26 augustus 2020. In geval van een ex-aequo situatie wordt de equipe die de minste strafpunten op de laatste, indien noodzakelijk voorlaatste, enz. regularity heeft behaald tot winnaar uitgeroepen.

### **Prijzen**

Er zijn fraaie prijzen beschikbaar:

in de vorm van een (Scheveningse) haring:

- de nummers 1 t/m 3 in het algemeen klassement van de expert-, sport- en de tourklasse;
  - dagelijks de nummer 1 van het dagklassement in de expert-, sport-, tourklasse, uitgereikt de volgende dag tijdens het diner, de prijs voor de nummer 1 van het dagklassement op de laatste dag wordt uitgereikt tijdens de prijsuitreiking
- Deze prijzen worden uitgereikt op basis van de daguitslag zoals die op dat moment bekend is en zijn onherroepelijk.

in de vorm van een medaille:

- het best geklasseerde team van het teamklassement in de expert-, sport- en de tourklasse (medailles voor alle teamleden);

De equipe die de regularitycompetitie in zijn klasse wint ontvangt een wisseltrofee beschikbaar gesteld door Joris Buijs. Deze Regularity Trophy is een fraai bronzen sculptuur in de vorm van een klassiek herenhorloge gemaakt door kunstenaar Chris Tap.

De equipe die algemeen winnaar wordt van de 57e SLS ontvangt een exclusief Chopard Mille Miglia horloge en een burea klok, model Mille Miglia GT. Tevens wordt aan de algemeen winnaar van de 57e SLS de Harington uitgereikt. Deze ton blijft na uitreiking in bezit van het organisatiecomité SLS.

De prijsuitreiking zal plaatsvinden op zondag 30 augustus 2020 tijdens de feestelijk afsluiting in Scheveningen. Kledingadvies: informeel.

Voor bepaalde prestaties en/of klasseringen kunnen door sponsors van de 57e SLS speciale prijzen beschikbaar worden gesteld.

### Tenslotte

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

#### 1.11 Samenvatting straffen organisatorische aspecten

Reden	Straf
Niet tekenen vrijwaringsclausule	niet starten
Auto heeft een buitensporig geluidsniveau	uitsluiting
Gebruik van (GPS-) navigatiesysteem	uitsluiting
Gebruik van mobiele telefoon, eerste overtreding	300 strafpunten
Gebruik van mobiele telefoon, elke volgende overtreding	maximaal uitsluiting
Verkennen van de route	uitsluiting
Niet melden van schade	maximaal uitsluiting
Hinderlijk weggedrag, onsportief gedrag of overtreding van de wegenverkeerswet	maximaal uitsluiting
Gebruik van georganiseerde service	maximaal uitsluiting

**2 Technische aspecten**  
**2.1 Routeboek**

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

In de routeboeken zijn onder andere de plaatsen van de tijdcontroles opgenomen en een gedetailleerde omschrijving van de route die moet worden gevolgd.

Er wordt gebruik gemaakt van kaarten van verschillende kaartmakers met een schaal 1:25.000, 1:50.000, 1:100.000 en 1:200.000. De schaal wordt steeds op het kaartfragment vermeld. In het routeboek van de eerste etappe zijn de legenda's van de gebruikte kaarten opgenomen.

**Ander kaartmateriaal**

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 1:200.000 of kleiner (minder gedetailleerd). Bij constatering door een official zal de betreffende equipe worden bestraft met 300 strafpunten. Bij een tweede constatering volgt uitsluiting. Alle officials zijn bevoegd om gedurende het evenement te controleren op de aanwezigheid van niet toegestaan kaartmateriaal.

**Tanken**

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

**2.2 Controlekaarten**

**Tijd- en routecontrolekaart**

Bij de start van een etappe krijgt elke equipe één of meer (tijd-)controlekaarten. Deze controlekaarten moeten aan het eind van iedere etappe worden ingeleverd. De controlekaarten blijven eigendom van de organisatie.

<b>LEG</b>	<b>1</b>					<b>EXPERT</b>
<b>CARD</b>	<b>1</b>					<b>NR.</b>

  

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

		<b>LEG 1 &amp; 2 - TIME CONTROL CARD</b>					
						<b>EXPERT</b>	
						<b>NR.</b>	
						startvolgorde <b>0</b>	

  

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

  

RP 1-1	MARSHAL				PENALTY
	hr	min	sec	sign	
START	7	37	00		
GTC 1					
GTC 2					

  

RP 1-2	MARSHAL				PENALTY
	hr	min	sec	sign	
START					
GTC 1					
GTC 2					

### Gebruik controlekaarten

Controlekaarten moeten op verzoek worden getoond. Bij bemande controles moeten de controlekaarten door een lid van de equipe aan de official worden overhandigd voor registratie. Op de controlekaarten zijn voor iedere equipe de individuele ideale passeertijden van de tijdcontroles opgenomen. De passeertijden zijn bindend. Ingeval van tijdverlies kunt u in de kolom 'competitor use' uw gewijzigde tijdschema zelf bijhouden.

### Veranderingen

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

### Verantwoording

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

## 2.3 Routeopdracht

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

## 2.4 Routecontroles

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

1. **Onbemande controle:** een oranje bord met daarop een zwarte letter. Een onbemande controle kan zijn voorzien van een wit onderbord met de tekst "controle". Bij passage van de RC dient u de letter of het getal met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te noteren. Reeds genoteerde controles mogen niet meer worden gewijzigd. Wijzigingen of doorhalingen op de controlekaart worden zonder meer fout gerekend en kunnen leiden tot uitsluiting.
2. **Zelfstempelaar:** een bord met daarop een afbeelding van een stempel (zie artikel 2.15) en een stempel. Een zelfstempelaar kan zijn voorzien van een wit onderbord met de tekst "controle". Bij deze RC dient de equipe een afdruk van de stempel in het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart te plaatsen. Let erop dat u het controlebord laat staan en niet omver trekt! De zelfstempelaars zijn niet altijd voorzien van een stempelkussen. Zorg er daarom voor dat u een goed functionerend stempelkussen bij u hebt! Een afdruk van een stempel die niet duidelijk op de controlekaart aanwezig is, wordt als gemist aangemerkt.
3. **Bemande controle:** een bemande controle is te herkennen aan een bord zoals opgenomen in artikel 2.15. U dient bij een bemande controle op beheerste wijze te stoppen en uw controlekaart aan de official te overhandigen. Deze zal het eerstvolgende vrije vakje van de controlekaart invullen of afstempelen.

Routecontroles zijn aanwezig van 15 minuten vóór de IPT van de eerste deelnemer tot 30 minuten na de IPT van de laatste deelnemer. Routecontroles staan in principe duidelijk zichtbaar rechts van de route. In uitzonderlijke gevallen kunnen routecontroles links of enigszins verstopt geplaatst zijn om het zicht erop weg te nemen voor deelnemers die een nabijgelegen (foute) route rijden. Duidelijk achterwaarts geplaatste controles dienen genegeerd te worden.

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



## 2.5 Herstelopdrachten

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

Herstelcodes:

HK	hier keren;
1R	eerste weg rechts;
ER	einde weg rechts;
XR	viersprong rechts;
VR	voorrangskruising rechts;
NVO	niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route
DMIL	niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
DMP	niet (verder) omrijden, nieuwe route naar genoemd(e) punt/pijl construeren met inachtneming van de algemene kaartlees- en trajectbepalingen.
DM TC	niet (verder) omrijden, nieuwe route naar de eerstvolgende TC construeren met inachtneming van de algemene kaartlees- en trajectbepalingen.

## 2.6 Tijdcontroles (TC's) en tijdstrafpunten

### Tijdwaarneming

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

### Herkenbaarheid

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

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

### Melding

Equipes zijn verplicht bij een TC hun doorkomsttijd te laten noteren op hun controlekaart. Het is toegestaan – zonder dat daarvoor tijdstraf in rekening gebracht wordt – een tijdcontrole aan te doen in de minuut voorafgaand aan de tijd die men geregistreerd wil hebben. De equipe moet dan wel uitdrukkelijk te kennen geven aan de officials dat zij de volgende minuut geregistreerd wil hebben, anders noteren de officials de tijd van de lopende minuut.

### Finish

Alleen de laatste TC van een etappe (TC IN) mag maximaal 10 minuten eerder dan de ideale passeertijd (IPT) worden aangedaan om onnodig wachten te voorkomen.

Bij de laatste TC IN van een rallydag (de dagfinishcontrole) dient u zich niet meer dan 30 minuten na uw IPT te melden, anders wordt u NIET GEKLASSEERD! Dreigt u in tijdnood te raken dan kunt u beter een stuk van de route afsnijden om dit te voorkomen.

De dagfinishcontrole dient op eigen kracht te worden aangedaan, anders wordt u niet geklasseerd.

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

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

### Strafpunten

Bij een TC IN mag u zich ongestraft 10 minuten eerder dan de IPT melden. Bij de andere TC's wordt 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 en wordt bestraft met 300 strafpunten.

Later dan de IPT melden bij een TC wordt eveneens 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.

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

Meer dan 30 minuten na de IPT melden wordt beschouwd als het missen van de TC en wordt bestraft met 300 strafpunten (met uitzondering van de laatste TC IN van een rallydag).

TC	IPT	WPT <sup>1</sup>	Afwijking	Strafpunten	Toelichting
TC 1 UIT	08:16	08:16	Op tijd vertrokken	0	Bij volgende TC op IPT melden
TC 2	09:01	09:00	1 minuut te vroeg	10	Staat uw eigen klok misschien niet goed? Als u niet zeker bent van de eigen klok, kunt u bij de TC altijd naar de wedstrijdtijd informeren. Bij volgende TC niet wéér een minuut vroeger melden, maar op uw IPT.
TC 3	09:21	09:21	Op tijd	0	
TC 4	09:54	10:13	19 minuten te laat	190	Bij TC 5 mag u zich ongestraft 19 minuten te laat melden. U mag in het volgende traject tijd inhalen, maar u mag niet (ongestraft) meer dan 10 minuten inhalen.
TC 5	10:38	10:55	17 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	0	U mag zich ongestraft 19 minuten na uw IPT van TC 5 = 10:38 + 19 = 10:57 melden. U meldt zich om 10:55, dus u heeft 2 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald. Dat mag ongestraft. Uw achterstand op het oorspronkelijke tijdschema bedraagt nu nog 17 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 6 ongestraft tot 17 minuten na uw oorspronkelijke IPT mag melden.

TC	IPT	WPT <sup>1</sup>	Afwijking	Straf-punten	Toelichting
TC 6	11:32	11:57	25 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	80	U mocht zich bij TC 6 ongestraft 17 minuten later melden, maar doet dit 25 minuten later. Dus dit zijn $25 - 17 = 8$ minuten later dan toegestaan. Dit resulteert in $8 \times 10 = 80$ strafpunten. Uw achterstand is opgelopen naar 25 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 7 ongestraft tot 25 minuten na uw oorspronkelijke IPT mag melden.
TC 7	12:24	12:56	32 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	300	U bent meer dan 30 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT. Deze TC heeft u daarom gemist. Uw achterstand blijft 25 minuten en u mag zich bij TC 8 ongestraft tot 25 minuten na uw oorspronkelijke IPT melden.
TC 8	12:59	13:26	27 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	20	U mocht zich bij TC 8 ongestraft 25 minuten later melden, maar doet dit 27 minuten later. Dus dit zijn $27 - 25 = 2$ minuten later dan toegestaan. Dit resulteert in $2 \times 10 = 20$ strafpunten. Uw achterstand is opgelopen naar 27 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 9 ongestraft tot 27 minuten na uw oorspronkelijke IPT mag melden.
TC 9	13:50	14:05	15 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	20	U mag zich ongestraft 27 minuten na uw IPT van TC 9 = $13:50 + 27 = 14:17$ melden. U meldt zich om 14:05, dus u heeft 12 minuten van uw opgelopen achterstand ingehaald. Daarmee heeft u twee minuten te veel ingehaald. Dit resulteert in $2 \times 10 = 20$ strafpunten. Uw achterstand op het oorspronkelijke tijdschema bedraagt nu nog 15 minuten. Dat betekent dat u zich bij TC 10 ongestraft tot 15 minuten na uw oorspronkelijke IPT mag melden.
TC 10	14:31	14:49	18 minuten later dan uw oorspronkelijke IPT	30	U mocht zich bij TC 10 ongestraft 15 minuten later melden, maar doet dit 18 minuten later. Dus dit zijn $18 - 15 = 3$ minuten later dan toegestaan. Dit resulteert in $3 \times 10 = 30$ strafpunten.
<b>Totaal</b>				<b>650</b>	

## 2.7 Hergroeperen

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

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

## 2.8 Instromen

Iedere equipe die om technische of andere redenen een etappe niet kan uitrijden of deze slechts kan uitrijden buiten de toegestane tijdsoverschrijding zal – indien dat organisatorisch mogelijk is, dat ter beoordeling van de wedstrijdleiding – de gelegenheid krijgen weer aan te sluiten bij het deelnemersveld. Dit ‘instromen’ dient zodanig te geschieden dat de equipe de route weer binnen het voor die equipe geldende ideale tijdschema kan gaan volgen. Dit ‘instromen’ kan uitsluitend geschieden bij een TC OUT, dus aan het begin van een etappe.

## 2.9 Trip check

In de route is een traject opgenomen waar de tripmaster op afwijking kan worden gecontroleerd.

## 2.10 Regularity

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

De regularity begint bij een bemande controle of bij een zogenoemde zelfstart. Deze is duidelijk in het routeboek aangegeven. In het veld is deze aangegeven met een bord (zie artikel 2.15). De tijd waarop u moet starten bij een zelfstart staat duidelijk in het routeboek aangegeven (x minuten na uw 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 de zelfstart moet plaatsvinden 3 minuten na uw WPT, dan is uw zelfstart om exact 14:10:00. U dient op uw starttijd bij de (zelf)start te vertrekken. Te vroeg vertrekken is niet toegestaan en wordt bij constatering bestraft met 100 strafpunten.

De regularity loopt van de (zelf)start tot het bord "einde regularity" (zie artikel 2.15). Het einde van een regularity kan ook in het routeboek zijn aangegeven. U moet de regularity zo exact mogelijk, op de seconde 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 regularity 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. Bij een bemande routecontrole na de GTC wordt de bij de GTC gemeten tijd op uw controlekaart genoteerd. Omdat het meetpunt vóór de bemande routecontrole ligt, heeft het geen zin om bij het zien van de bemande routecontrole langzamer of sneller te gaan rijden. Uw tijd is dan al geklokt.

Het kan ook voorkomen dat er geen bemande routecontrole langs de te rijden route staat, maar dat de officials van de GTC de doorkomsttijd van de deelnemers op een loglijst noteren. In zo'n geval kan het dus voorkomen dat u bij het einde van de regularity komt zonder dat u bij een bemande controle bent geweest.

Per seconde tijdafwijking van de ideale rijtijd krijgt de equipe 1 strafpunt. Het niet langs de GTC komen wanneer dit wel de bedoeling is, wordt bestraft met 100 strafpunten. De maximale tijdstraf die u kunt oplopen bij een regularity is 100 strafpunten. De lengte van de regelmatigheidsproef is minimaal 2 en maximaal 25 kilometer. Een GTC staat nooit opgesteld langs grote doorgaande routes en een GTC staat altijd meer dan 2 kilometer na:

- de start van de RP;
- een beweegbare brug;
- een spoorwegovergang;
- een verkeerslicht.

## 2.11 Dwangpijlen

1. 'Langs de route geplaatste dwangpijlen zijn herkenbaar aan een pijl met opschrift SLS Classic (zie artikel 2.14).
2. Horizontale dwangpijlen zijn bedoeld om de deelnemers naar een verder op de voorgenomen route gelegen punt te leiden (zie artikel 2.14) en moeten verplicht gevolgd worden. Een omleiding wordt afgesloten met twee boven of naast elkaar geplaatste dwangpijlen (zogenoemde dubbele dwangpijlen). Vanaf dat punt dient u de voorgenomen route te vervolgen; er hoeft niet te worden omgreden om gemiste routedelen alsnog te rijden.
3. Dubbele dwangpijlen 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 dwangpijlen.

4. Indien aan het begin van een weg een dwangpijl met de punt naar beneden is geplaatst, dan mag die weg niet van deze zijde worden ingereeden.
5. Indien aan het begin van een weg een dwangpijl 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.

### 2.12 NO-GO

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

Voorbeelden van de te gebruiken SLS-dwangpijlen en NO GO borden staan in bijlage A.

### 2.13 Snelheidscontroles

Deelnemers dienen zich gedurende het gehele 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, bij voorkeur op plaatsen waar naleving van de maximum snelheid voor de leefomgeving en/of verkeersveiligheid van duidelijk belang is.

Elke equipe die de ter plaatse toegestane maximum snelheid overschrijdt wordt als volgt bestraft: om het aantal strafpunten te berekenen, wordt het aantal kilometers dat de maximaal toegestane snelheid met meer dan 10% overschrijdt gekwadraterd.

Voorbeeld

Toegestaan	Geconstateerd	Toegestaan + 10%	Aantal kilometers 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)

Los van bovenstaande bestraffing kunnen buitensporige snelheidsovertredingen door het organisatiecomité worden beschouwd als het in diskrediet brengen van de historische rallysport zoals vermeld in artikel 1.8.

### 2.14 Quietzones

Een quiet zone (Q-zone) heeft tot doel een rustige doortocht van de deelnemers te waarborgen, met een minimum aan overlast (snelheid, licht en geluid) voor de omwonenden. Deelnemers dienen hier uiterst behoedzaam te rijden. De maximum snelheid in een Q-zone bedraagt 30 km/uur.

Het begin van een Q-zone is herkenbaar aan een bord (zie artikel 2.14). Bij dit bord kan de afstand vermeld staan waarover de Q-zone geldt. Is dat niet het geval, dan geldt de Q-zone tot het bord dat het einde van de Q-zone aanduidt.

Q-zones kunnen ook op de kaartfragmenten staan aangegeven. Deze zijn herkenbaar aan een rode cirkel of ellips, eventueel voorzien van de aanduiding "Q-zone".

## 2.15 Samenvatting straffen technische aspecten

Reden	Aantal strafpunten
Te laat melden bij de start	10 strafpunten per minuut, maximum is 300
Eerste constatering van de aanwezigheid van verboden kaartmateriaal	300 strafpunten
Tweede constatering van de 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, maximum is 300
Te laat aandoen van een tijdcontrole	10 strafpunten per minuut, maximum is 300
Missen van een tijdcontrole of tijdcontrole IN	300 strafpunten
Missen van de finishcontrole	uitsluiting
Niet op eigen kracht de TC-IN bereiken	uitsluiting
Te vroeg of te laat doorkomen bij een GTC gedurende een regularity	1 strafpunt per seconde, maximum is 100
Missen van een GTC	100 strafpunten

to be translated...

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



**Vooraanduidingsbord**



**Passeercontrole (PC)**



**Regularity**



**Verboden voor rit**



**Quiet-Zone**



**Dwangpijl (volgen)**



**Einde dwangpijlen (stop volgen)**



*Voorbeelden van alle standaardborden zijn te zien bij de documentencontrole.*

## 3 Beschrijving systemen

### 3.1 Algemeen

#### 3.1.1. De constructie van de route

- Er mag bij de constructie van de voorgenomen route uitsluitend gebruik worden gemaakt van op de kaartfragmenten voorkomende wegen, voorzien van twee bermlijnen, waarvan er op elke plaats minimaal één ononderbroken is (in het vervolg kaartweg genoemd). Bermlijnen zijn de buitenste begrenzing van een kaartweg.
- Er dient per kaartfragment geconstrueerd te worden (dus nooit tussentijds overspringen van het ene naar het andere kaartfragment).
- Bij de constructie van de voorgenomen route is keren op de route niet toegestaan. Uitzondering hierop is de routeconstructie bij systeem punten vrije route, waarbij keren wel is toegestaan.
- TC's mogen maar eenmaal in de route (en dus nooit in een omrij- of nevenroute) opgenomen worden.
- Tenzij bij de systeembeschrijving anders vermeld is, mogen per traject kaartwegen meermalen maar slechts in een richting in de route worden opgenomen.
- U dient voordat u gaat rijden de voorgenomen route van het gehele traject te construeren. Daarmee ligt dan de rijrichting van de in de route opgenomen wegen vast. Als er omgereden moet worden (artikel 3.1.3) dient u rekening te houden met de aldus vastgelegde rijrichting.
- Kaarttekens en kaartteksten onderbreken de doorgang niet. Uitzondering hierop vormt het kaartteken wegafsluiting, dat de route wél blokkeert. Wanneer uit kaarttekens blijkt dat twee wegen elkaar op ongelijk niveau kruisen, dan worden beide wegen geacht doorlopend te zijn zonder aansluiting op elkaar te hebben. Dit komt op sommige kaarten ook voor middels doorgetrokken bermlijnen in plaats van een viaductteken.
- Doorgetrokken bermlijnen sluiten de betreffende zijweg af. Ook doorgetrokken lijnen, die een scheiding in rijbanen aanduiden, blokkeren de aansluiting tussen die wegen.
- Bij genummerde punten is een cirkel om de punt geplaatst. Deze cirkels hebben alléén ten doel de punt gemakkelijk te kunnen vinden op de kaart.
- Door de organisatie aangebrachte tekens, stickers en kruisen op de kaart onderbreken de daaronder gelegen weg(en). Cirkels of ellipsen die een genummerd punt (aandachtspunt 9), een quietzone (artikel 2.13) of een van de kaart afwijkende situatie (artikel 3.1.2 aandachtspunt 3) aanduiden, blokkeren de route NIET.
- Bij een "kaartlas", waar de uitzetter twee kaarten naast elkaar heeft geplaatst, kan het voorkomen dat de wegen op het kaartfragment niet helemaal perfect op elkaar aansluiten. Dat wordt geacht wél het geval te zijn.
- Indien u reglementair de keuze heeft uit twee even lange routes, dan dient u voor de route linksom te kiezen (tegen de draairichting van de wijzers van de klok in).

#### 3.1.2. Het rijden van de route

- Wegen waarbij aan het begin van de weg een verkeersbord doodlopende weg staat, mogen worden ingereden als de kaartsituatie daartoe aanleiding geeft.
- Wegen met een bord "Eigen weg", "Bestemmingsverkeer", "Wandelgebied", "Verboden toegang voor onbevoegden" of borden van gelijke strekking mogen niet worden bereden.
- 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 zijn geen routecontroles geplaatst. U dient wel via de juiste weg de cirkel in en uit te rijden. Dit kan gecontroleerd worden.
- Afwijkende wegaansluitingen met een afwijking van minder dan 100 meter worden geacht kloppend met de kaart te zijn. Uiteraard dient wel zoveel mogelijk via op de kaart staande wegen gereden te worden. Nieuwe wegaansluitingen in de vorm van rotondes mogen altijd worden gebruikt.



### 3.1.3. De constructie van een omweg

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

### 3.2 Ingetekende lijn (met barricades)

- De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden.
- De ingetekende lijn kan ook voorkomen zonder achtergrond met (juiste) kaartgegevens, maar met schaal aanduiding (de zogenaamde blinde lijn).
- Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
- De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.
- Kleine "uitwasjes" aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
- Indien de ingetekende lijn wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes) is het niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. U dient hier een nevenroute te construeren waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
  - de ingetekende lijn op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
  - de ingetekende lijn op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
  - de nevenroute zo kort mogelijk is.

Het samenstel van de ingetekende lijn en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

### 3.3 Pijlen (op één na) kortste route

- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind in nummervolgorde zijn opgenomen.
- 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.
- Een pijl en/of delen van pijlen mogen uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
- Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
- Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
- Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
- Op weg naar een pijl of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de (op één na) kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.4 Punten (op één na) kortste route

- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
- Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
- Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden.
- Op weg naar een punt of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de (op één na) kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.5 Punten vrije route

- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dienen alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde punten in nummervolgorde te worden aangedaan.
- Onder ieder punt ligt een weg(gedeelte).
- Er mag op de route gekeerd worden.
- Op een punt kan een routecontrole staan. De routecontrole bevindt zich dan binnen een straal van 25 meter van het punt, op een met de auto bereikbare plaats. Er hoeft dus geen routecontrole op een punt te staan!
- Punten mogen ook worden aangedaan als ze nog niet aan de beurt zijn of als ze reeds aan de beurt zijn geweest.
- Alleen routecontroles op aan de beurt zijnde punten moeten worden genoteerd (gestempeld).
- Op weg naar een punt of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt mag u een vrije route construeren. 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.
- Voor het bepalen van de lengte van de rit is de kortste route aangehouden.

### 3.6 Kompaspunten

- Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de rijopdracht (zie routeboek) genoemde punten in nummervolgorde zijn opgenomen.
- Van elk punt kan in de routeopdracht worden aangegeven vanuit welke rijrichting men dit punt moet aandoen en welke rijrichting gekozen moet worden bij het verlaten van het punt.
- Onder een punt wordt geacht een kaartweg te liggen.
- Het is toegestaan om punten eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereden punten nogmaals te berijden. In een dergelijk geval is de verplichte rijrichting zoals genoemd onder aandachtspunt 2 van dit artikel niet van toepassing.
- Op weg naar een punt of het einde van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient steeds de kortste route te worden geconstrueerd, met inachtneming van de mogelijk aangegeven rijrichtingen. Zo ontstaat de voorgenomen route.

### 3.7 Bol/pijl (met of zonder afstanden)

- Aan de hand van getekende situaties en met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen, dient de kortste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereden te worden. Binnen de bol-pijltekening mogen wegen maar eenmaal bereden worden
- Bij een bol-pijlsituatie 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-pijlopdachten gelden zijn aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (\*).
- De situaties dienen in nummervolgorde aangedaan te worden.
- De situaties zijn niet op schaal getekend.
- De situaties kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn.

- Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
- Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
- 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.
- Alle verharde wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de bol-pijlsituatie opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet in de bol-pijlsituatie te zijn opgenomen.
- Tussen de bol-pijlopdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.

### 3.8 Combinatie van systemen

Systemen kunnen in combinatie met elkaar worden gebruikt. De bepalingen die gelden voor de individuele systemen blijven daarbij onverminderd van toepassing.

Voorbeelden van voorkomende combinaties van systemen zijn:

1. Pijlen kortste route, punten 1 na kortste route: op weg naar een pijl en TC de kortste route, op weg naar een punt de op 1 na kortste route.
2. Pijlen kortste route, punten vrije route: op weg naar een pijl en TC de kortste route, op weg naar een punt een vrije route. Aangezien de route naar een punt vrij is, is het toegestaan om bij de bepaling van de kortste route vanaf een punt naar de eerstvolgende pijl 'op het punt' te keren.
3. Pijlen kortste route met barricades: eerst van pijl naar pijl de kortste route construeren, vervolgens op de pijl de barricade(s) ontwijken conform de bepalingen van het systeem ingetekende lijn met barricades, waarmee de totale geconstrueerde route ontstaat die gereden dient te worden.

In voorkomende gevallen kan in het routeboek ter verduidelijking een korte toelichting worden gegeven.

## Bijlage A - Vrijwaringverklaring

De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelname aan een historische regelmatigheidsrit zowel voor de deelnemer als voor derden het risico meebrengt van zaakschade en personenschade (letselschade), gevolgschade daaronder begrepen. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn eigen rekening. De deelnemer heeft het reglement en/of de uitgegeven bulletins van het evenement gelezen en verklaart de geldende bepalingen te zullen naleven en de geldende wettelijke voorschriften en/of door de bevoegde autoriteiten verstrekte voorschriften en aanwijzingen te zullen naleven.

De organisatie, sponsoren, (bestuurs-)leden van de organiserende stichting/vereniging, de NHRF en de KNAF aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor welke schade dan ook – ongeacht waaruit die schade bestaat en hoe die is ontstaan – die een deelnemer in verband met deelname aan een evenement lijdt dan wel aan derden of andere deelnemers veroorzaakt. De deelnemer verklaart dat hij de organisatie, de NHRF, de KNAF en de sponsoren alsmede gemeenten en overige (lokale) overheden niet aansprakelijk zal stellen of houden en hen zal vrijwaren voor enige door hem geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade hieronder begrepen.

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

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

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

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

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

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

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

## Bijlage B - Calamiteitenprocedure

### 1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

1. de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
2. 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: <naam van het hoofd van het calamiteitenteam>

TELEFOON: <telefoon van het hoofd van het calamiteitenteam>

### 3. Opsomming activiteiten

- ✓ Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen.
- ✓ Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
- ✓ Is 1-1-2 al gebeld? Als "elke seconde telt", bel dan direct 1-1-2<sup>2</sup>. In vrijwel alle landen van West Europa wordt dit zelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
- ✓ Alarmeer zo snel mogelijk de eerst bereikbare functionaris van het calamiteitenteam (zoals vermeld in de telefoonlijst).
- ✓ Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
- ✓ Beschrijf wat er is gebeurd:
  1. Wie (namen van de betreffende equipe, eventueel wedstrijdnummer, of en hoeveel deelnemers en / of overige weggebruikers gewond zijn);
  2. Wat (of een persoon bekneld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
  3. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl of wegsituatie, dichtstbijzijnde hectometerpaaltje en dergelijke);
  4. Wanneer.
- ✓ Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
- ✓ Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
- ✓ Betracht absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
- ✓ Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrek nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
- ✓ Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van de overige deelnemers en overige verkeersdeelnemers).

2 Is er bij het ongeval geen bereik met de mobiele telefoon, dan meldt men dit aan de eerstvolgende deelnemer met het verzoek door te rijden naar de eerstvolgende tijdcontrole of een locatie waar hij of zij wel bereik heeft. Hij of zij meldt al hetgeen hierboven staat beschreven.

Hij of zij moet daarna niet vergeten terug te rapporteren naar de hulpverleners op de plaats van het ongeval dat er professionele hulp onderweg is, zodat de hulpverleners de slachtoffers gerust kunnen stellen.

- ✓ Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is)
- ✓ 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).
- ✓ Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
- ✓ Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
- ✓ Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

#### **4. Veiligheidsregels**

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

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