

Toelichting bijzonder reglement 60^e SLS Classic

Algemeen

Het bijzonder reglement voor de 60^e SLS is gebaseerd op het vernieuwde (uniforme) NHRF-sjabloon, dat door alle bij de NHRF aangesloten rallyorganisatoren wordt gebruikt. Daardoor wijkt het reglement op een aantal punten af van het SLS-reglement in voorgaande jaren. Tevens heeft onze keuze om de traditionele routecontroles (bordjes) langs de route dit jaar te vervangen door digitale routecontroles in de SLS-app, ook impact op het reglement.

Conform de NHRF-uitgangspunten zijn de punten waarop het SLS-reglement afwijkt van de standaard tekst in het sjabloon in **rood** weergegeven. In aanvulling daarop leek het ons goed om de belangrijkste verschillen ten opzichte van het SLS-reglement in voorgaande jaren, in deze toelichting samen te vatten. Daarnaast wijzen we nog eens extra op een aantal 'SLS-bijzonderheden'.

Op een later moment, maar ruimschoots voor de verplichte keuring op 17 augustus, wordt nog een uitgebreide toelichting gegeven op het gebruik van de speciale SLS-app.

Artikel 1.2.2

Tijdens de SLS kunt u voor vragen terecht bij één van onze contactpersonen. Zowel Yolanda Zijl en Valentijn de Jong, als de uitzetters Bart den Hartog, Remco Luksemburg en Peter Rovers zijn daarvoor beschikbaar. Op deze wijze willen we als organisatie zo bereikbaar mogelijk zijn voor de deelnemers.

Artikel 1.9 en 1.10

Zo snel mogelijk na binnenkomst bij de laatste TC IN van elke etappe, ontvangt elke deelnemer via de digitale rekenkamer een overzicht van het aantal gemaakte fouten in de betreffende etappe. Bij binnenkomst aan het eind van de middagetappe is voor elke deelnemer via de app ook inzichtelijk welke fouten in de ochtendetappe gemaakt zijn, inclusief een beknopte uitleg. Voor de middagetappe is deze informatie beschikbaar direct na binnenkomst van de laatste deelnemer.

Elke dag wordt tijdens het diner het uitlegboek van die dag uitgereikt.

De termijn voor het indienen van routetechnische vragen is aangepast tot 30 minuten na het sluiten van de finish (binnenkomst van de laatste deelnemer bij de laatste TC In van een dag). Daarmee verwachten we al tijdens het diner zowel de definitieve daguitslagen, als tussenstanden in het algemeen klassement te kunnen publiceren.

Artikel 1.10

Let op de bijzondere klassementen en bijhorende prijzen! Zo wordt het prachtige Chopard horloge met de invoering van de Steltman Cup sinds 2023 niet meer automatisch gewonnen door de Algemeen winnaar van de SLS Classic (Expertklasse). Vorig jaar ging het horloge naar de winnaar in de Sportklasse!

Artikel 1.10.5

De ex aequo regeling is voor alle klassementen gelijk getrokken. Het gaat in eerste instantie om de strafpunten in de regelmatigheidsproeven van de betreffende dag. Wanneer dat geen uitsluitsel zou geven, dan wordt de deelnemer met de oudste auto het hoogst geklasseerd.

Artikel 2.2

Routecontroles worden in de app geregistreerd. Voor registratie van passeertijden bij tijdcontroles wordt gebruik gemaakt van fysieke tijdkaarten, waarop de passeertijden door marshal-equipen langs de route zal worden ingevuld. Zoals gezegd: later meer details over het gebruik van de app.

Artikel 2.4.2

Een TC is vanaf dit jaar herkenbaar aan borden met respectievelijk een gele en rode klok. Let op dat de tijd waarop u het gele bord passeert, de tijd is die door de marshal -equipe wordt geregistreerd. In tegenstelling tot voorgaande jaren is het dus niet meer toegestaan om een minuut eerder dan je Ideale Passeertijd (IPT) bij een TC binnen te rijden en dan de ideale tijd te vragen.

Artikel 2.4.3

Tijd inhalen wordt niet bestraft, zolang je de TC maar niet voor je IPT aandoet. In voorgaande jaren was onbestraft tijd inhalen beperkt tot maximaal 10 minuten. Dat maximum is nu losgelaten.

Artikel 2.5

Een regelmatigheidsproef (RP) kan een zelfstart hebben (bij een bord START REGULARITY), of een bemande start bij een marshal-equipe, die dan kenbaar is aan een geel bord met de tekst CONTROLE, met daarbij een bord START REGULARITY.

De tijdregistratie in de RP kan op verschillende manieren plaatsvinden, ook via de app. Word dus niet direct nerveus wanneer je aan het eind van een RP (bord END REGULARITY) geen bemande GTC (marshal-equipe) hebt gevonden.

Artikel 2.7.2 en 2.8.2

Wanneer er sprake is van een omleiding met SLS-routepijlen, let dan goed op bij het eind van de omleiding. Het kan zijn dat er bij de dubbele SLS-pijlen die het eind van de omleiding aangeven, een wit bord met een herstelopdracht is geplaatst (bijvoorbeeld: DMP 4, doorgaan met pijl 4), omdat er een deel van de oorspronkelijk geplande route moet worden overgeslagen. Voorheen zou er op dat punt dan een routecontrole met herstelopdracht staan, maar de routecontroles zijn nu digitaal...

Artikel 3.1.1.2

Er wordt in de SLS geen gebruik gemaakt van fietsjes, voetbruggen en pontveren op de kaarten. Daar hoeft u dus niet op te letten (het komt dus niet voor).

Artikel 3.1.1.7

Hier is het woord *grenslijnen* doorgestreept, omdat er in de SLS geen gebruik gemaakt wordt van het systeem Grensbenadering en de hier bedoelde grenslijnen derhalve niet voorkomen.

Figuur 1

Figuur 1 is nieuw in het SLS-reglement maar wel onderdeel van het NHRF-sjabloon, waarmee verduidelijking wordt gegeven aan wat er op een kaart wel/niet blokkeert.

Artikel 3.1.2.7

Let op dat je een TC vanuit de juiste richting dient aan te rijden: vanuit de richting die de punt van het TC-vlaggetje op de kaart aangeeft.

Artikel 3.3

Bij de SLS maken we al jaren gebruik van een combinatie van systemen. Twee van de voorkomende combinaties zijn in dit nieuwe reglement uitgeschreven: Pijlen kortste route met barricades (artikel 3.3.5 en Kompaspunten met kleurbepering (artikel 3.3.8).

Voor de overige voorkomende combinaties (pijlen kortste route, punten op één na kortste route en pijlen kortste route, punten vrije route), geldt dat je op weg naar het eind van het traject (normaal gesproken is dat een TC), altijd de kortste route moet construeren (het voorbeeld spreekt voor zich).

Artikel 3.3.4.5 en 3.3.6.6

In de routeopdracht (in het routeboek) zal voor elk traject waarvoor deze systemen worden gebruikt, duidelijk worden aangegeven welke kleur weggedeelten geheel niet, of zo min mogelijk mogen worden gebruikt.

Artikel 3.3.6

Nieuw is dat je bij het systeem punten op één na kortste route op weg naar de TC (het einde van het traject) ook de op één na kortste route moet construeren.