

NEDERLANDS REGLEMENT



1e

30 september 1 oktober

2022

WWW.EUREGIOAUTOSPORT.NL

CLASSIC

DUTCH REGULARITY CHALLENGE

WWW.RALLYSCHILD.NL

DUTCH REGULARITY CHALLENGE

HENGELO (BECKUM) NETHERLANDS 30 SEPT & 1 OCT 2022

QUALIFICATION EVENT FIA TROPHY REGULARITY RALLIES 2022
KNAF KAMPIOENSCHAP HISTORIC REGULARITY'S RALLY'S 2022

WWW.EUREGIOAUTOSPORT.NL



BIJZONDER REGLEMENT

Volgens standaard KNAF Reglement Historische Regularity Rally's

en

Sporting Regulations of the FIA Trophy for Historic Regularity Rallies

DUTCH REGULARITY CHALLENGE (2 dagen)

Op Vrijdag 30 september en zaterdag 1 oktober 2022

Wedstrijd technisch deel gecontroleerd door BSHR op:

Nummer:

Route technisch deel gecontroleerd de NHRF op:

Nummer:

O INHOUDSOPGAVE

Artikel 1 : Programma

Artikel 15 : Vragen

Artikel 2 : Organisatie

Artikel 16 : Prijzen / Prijsuitreiking

Artikel 3 : Algemene bepalingen

Artikel 17 : Bestraffingen

Artikel 4 : Kampioenschappen

Artikel 18 : Route instructies

Artikel 5 : Beschrijving evenement

Artikel 19 : Snelheid / Verkeer

Artikel 6 : Toe te laten auto's

Artikel 20 : Verkennen

Artikel 7 : Toe te laten equipe's

Artikel 21 : Start / Herstart / Invoegen

Artikel 8 : Inschrijving / Inschrijfformulier

Artikel 22 : Service / Assistentie

Artikel 9 : Inschrijfgelden / Terugbetalingen

Artikel 23 : Controlekaart / Controles / Uitsluiting

Artikel 10 : Verzekering / Afstand van Verhaal

Artikel 24 : Regularity's

Artikel 11 : Reclame

Artikel 25 : Circuit Regularity Test

Artikel 12 : Rallyborden / Wedstrijdnummers

Artikel 26 : Behendigheidstest

Artikel 13 : Documentencontrole

Artikel 27 : Navigatie- sectie

Artikel 14 : Resultaten

Artikel 28 : Kaartlees-instructies

BIJLAGEN:

Bijlage 1: AVG; Algemene Verordening Gegevensbescherming

Bijlage 2: Rechten op afbeeldingen.

Bijlage 3: Route controleborden.

Bijlage 4: Lijst met punten conformiteitscontrole.

Bijlage 5: Inbouw en gebruik Rally Safe

Bijlage 6: Milieu voorschriften / Filmcamera in de wedstrijdauto

2.1 Definitie

Euregio Autosport Organisatie is de organisator van de Dutch Regularity Challenge 2022.
Het adres van Rally Office tot 29 september 2022 is:

Euregio Autosport Organisatie

Woltersweg 58 of Postbus 903
7552 DD Hengelo 7550 AA Hengelo

Tel: 0031 (0) 74 2423026

Mob: 0031 (0)6 14792747

Email : info@euregioautosport.nl

De locaties van het Rallycentrum/ Wedstrijdsecretariaat tijdens het evenement:

Zalencentrum/ Restaurant: Het Wapen van Beckum (Boenders)

Beckumerkerkweg 20 Hengelo (Beckum) Ingang Haaksbergerstraat

Telefoon tijdens het evenement: ++31 (0) 614792747 of ++31(0) 625397780

Het evenement wordt verreden in overeenstemming met:

- de FIA Code Sportif International; (CSI)
- het KNAF Reglementen Boek (KRB);
- het KNAF Standaard Reglement Historische Regularity Rally's (Wedstrijd technisch);
- Sporting Regulations of the FIA Trophy for Historic Regularity Rallies;
- NHRF sjabloon Regelement Regelmatigheidsrit versie 3.2 januari 2022 (Route technisch);
- dit Bijzonder Reglement (hierna te noemen: Reglement);
- de Wegenverkeerswetgeving van de betreffende landen.

2.2 Organisatiecomité

Voorzitter: Jan Harmsen

Leden: Henk Harmsen, Michael Harmsen, Marcel Holtkamp, Henni Goossen.

2.3 Officials tijdens het evenement

Wedstrijdleider:	Jan Harmsen
Ass. Wedstrijdleider:	Michael Harmsen
Plv. Ass. Wedstrijdleider:	
Wedstrijd Secretaris:	Jan Harmsen
TC Conformiteitscontrole:	Aart Ploeg
Contactpersoon Marshals	
Routemanager:	Henk Harmsen
Contactpersoon rijders:	n.n.b.
Pers relatie:	Niels Hatzmann
Rally Safe Nederland:	Hans en Kim Poortman
Hoofd Results office Rally control:	Michael Harmsen
Hoofd Marshals bij de Testen	Henny Stoelhorst (RAC-Twente)
Materiaal team + sluit auto	Henni Goossen / n.n.b.
Voorrij route controle auto	Marcel Holtkamp / Gea Harmsen

2.3.1 Contactpersoon rijders:

Middels een mededeling met foto van de contactpersoon rijders op het publicatiebord zal het volgende bekend worden gemaakt:

De contactpersoon rijders zal in ieder geval aanwezig zijn bij de Start en Finish

Waar de contactpersoon rijders tijdens de wedstrijd dag aanwezig zal zijn (b.v. de lunch of test) zal op het publicatie bord bekend worden gemaakt met tevens de tijden dat hij daar aanwezig is.

2.3.2 Judge of Fact

De officials organisatie commissie van het evenement zijn Judge of Fact.
De overige Marshalls die tijdens de Dutch Regularity Challenge 2022 de functie hebben van een Judge of Fact zullen in Bulletin 1 bekend worden gemaakt.

3 ALGEMENE BEPALINGEN

3.1 Wijziging van het Reglement/Bulletin

Een goedgekeurd reglement kan op elk moment gewijzigd/aangevuld worden. Elke wijziging of toevoeging van/aan het Reglement zal gepubliceerd worden door middel van een "Bulletin" en zal deel uit maken van het Reglement. Bulletins zullen aan de equipes uitgereikt worden, die de ontvangst dienen te bevestigen, tenzij dit onmogelijk is gedurende het verrijden van de Challenge.

3.2 Route bulletin

Elke wijziging of toevoeging van/aan het routeboek, routeopdrachten, tijdschema, enz. zal gepubliceerd worden door middel van een "Route bulletin", dat aan de equipes uitgereikt zal worden, die ontvangst dienen te bevestigen.

3.3 Toepassing en interpretatie van het reglement

De wedstrijdleider is verantwoordelijk voor de toepassing van het gestelde in het reglement. In geval van verschil van interpretatie is de Nederlandse tekst bindend.

4 KAMPIOENSCHAP

De Dutch Regularity Challenge 2022 telt mee voor volgende kampioenschappen, Categorie Expert en Sport en Tour:

- Nederlands Historisch Regularity Rally Kampioenschap, Bestuurders
- Nederlands Historisch Regularity Rally Kampioenschap, Navigatoren.

De Dutch Regularity Challenge 2022 is een kwalificatiewedstrijd voor de FIA Trophy for Historic Regularity Rallies 2022.

5 BESCHRIJVING

Dutch Regularity Challenge 2022 is een zogenoemde Road Regularity Challenge door Nederland. De totaal af te leggen afstand is ongeveer 500 km.

Bij het vaststellen van de route over de openbare weg is rekening gehouden met de ter plaatse geldende maximumsnelheid en mogelijke verkeer hinderende situaties.

De Challenge bevat regelmatigheid secties en speciale tests hierna gezamenlijk te noemen: Regularity(s).

De gemiddelde snelheid tijdens het verrijden van Regularity's zal de 50 km/uur op de niet afgesloten openbare weg niet te boven gaan.

6.1 Toe te laten auto's

- 6.1.1 Alle auto's dienen op het moment van de start en gedurende de Dutch Regularity Challenge te voldoen aan de wettelijke eisen die gesteld worden in het land van registratie en dienen in een staat te verkeren die de uitstraling van het evenement weergeeft. Toegelaten worden auto's waarvan de eerste registratie vóór 01-01-1986 heeft plaatsgevonden.

Alle wagens waarvan de 'body cage' (carrosserietype) van voor 01-01-1986 dateert worden zonder beperkingen toegelaten.

Als voorwaarde geldt dat de motor van de wagen – voor 1 januari 1986 – gecommmercialiseerd en gehomologeerd is door de FIA/sportcode.

In geval van twijfel of geschil moet de deelnemer zelf het bewijs leveren dat zijn wagen uit de bovenstaande periode dateert.

Wagens uit de categorie J2 van de bijlage K van de internationale sportcode van de FIA worden niet toegelaten, maar auto's die voor 31 december 1990 de eerste inschrijving hebben, (kunnen een verzoek indienen bij de organisator voor eventuele toelating) worden na toestemming van de Stichting Euregio Autosport Organisatie eveneens toegelaten.

Indeling deelnemende auto's:

De auto's worden ingedeeld in 7 groepen op basis van de eerste registratie:

Category A > E: vóór 1961

Category F: 1962 - 1965

Category G: 1966 - 1971

Category H: 1972 - 1976

Category I: 1977 - 1981

Category J1: 1982 - 1985

Elke groep zal worden opgedeeld in 3 klassen op basis van de cilinder inhoud:

Klasse 1: tot 1.300 cc;

Klasse 2: 1.301 - 2.000 cc;

Klasse 3: boven 2.000 cc;

Perioden worden niet samengevoegd. De organisator kan klassen samenvoegen of opsplitsen.

De definitieve periode en klasse indeling wordt bevestigd d.m.v. de startlijst.

- 6.1.2 De motorgeluiden van de auto dienen adequaat gedempt te worden. Motoren, draaiend op 3500 tpm (2000 tpm voor auto's gebouwd vóór 1939) dienen 95 DB(A) of minder te produceren.
- 6.1.3 De ingeschreven auto in de FIA/Expertklasse moeten over een FIA Historic Technical Passport (HTP), FIA Historic Regularity "Car Pass" (HRCP) een FIVA identiteitskaart te beschikken of een op die auto van toepassing zijnde Homologatie voldoen.
- 6.1.4 De ingeschreven auto in de Sport en Tour klasse behoeft niet over een FIA Historic Technical Passport (HTP), FIA Historic Regularity "Car Pass" (HRCP) of een FIVA identiteitskaart te beschikken. De auto moet voldoen aan de tijdgeest en model en type en moet naar de basis te herleiden zijn.

6.2 Modificaties

6.2.1 De auto moet voorzien van banden die zijn gehomologeerd (DOT of E keurmerk) en zijn voor gebruik op de openbare weg in de EU toegestaan en dienen te allen tijde te voldoen aan de wettelijk gestelde eisen.

6.2.2 De auto mag voorzien zijn van een veiligheidskooi of beugel.

De voorstoelen dienen te voldoen aan de wettelijke eisen.

De voorstoelen mogen vervangen worden door zogenoemde "competitie" stoelen. De achter-zitting mag verwijderd worden.

Advies: Voorstoelen in de wedstrijd auto te plaatsen met een hoge rugleuning en een (verstelbare) hoofdsteun of vervangen door zo genaamde competitie stoelen (om een mogelijke whiplash te voorkomen).

6.2.3 De veiligheidsriemen dienen te voldoen aan de wettelijk gestelde eisen en toegestaan in oude type auto.

Advies: De auto voor de bestuurder en bijrijder te voorzien van minimaal drie puntgordels. (zo genaamde heupgordels zijn te sterkste afgeraden).

6.2.4 Aan de voorzijde van de auto zijn maximaal 4 extra lampen toegestaan naast de originele verlichting van de auto (re; maximaal 6 voorwaartse lampen inclusief de originele verlichting van de auto). Xenonverlichting is niet toegestaan. LED lampen (geen blauwe) zijn toegestaan mits gemonteerd in de originele verlichting of in de "traditionele" extra verlichting (max. 4 stuks). LED lichtbalken zijn verboden om de originaliteit en de historische sfeer te bewaken.

6.3 Uitrusting

6.3.1 Naast de wettelijk voorgeschreven uitrusting, in de landen genoemd in artikel 5, dienen alle auto's uitgerust te zijn met; grondzeil (minimaal 2x4 meter), brandblusser (min. inhoud 2 kg), sleepkabel, gevarendriehoek, EHBO-set, 2 gele hesjes.

6.3.2 Het gebruik van welk elektronisch communicatiemiddel dan ook is niet toegestaan tijdens het verrijden van de etappes. Het gebruik van een mobiele telefoon is slechts toegestaan in noodgevallen.

Verplicht: De door het team opgegeven telefoonnummer van een mobiele telefoon dient in de auto aanwezig te zijn en dient tijdens de wedstrijd altijd aan te staan voor oproepen om te kunnen communiceren indien nodig door de wedstrijdleiding.

Deze mobiele telefoon mag nergens anders voor gebruikt worden.

6.3.3 De organisator voorziet elke auto van een Rally Safe track & trace systeem (en een logger als back-up) die gebruikt wordt voor de tijdregistratie en de controle van de toegestane snelheid. Een vrije 12 volt aansluiting dient in de auto te zitten.

6.4 Afstandsmeters

6.4.1. Naast het originele telwerk van de auto is elk type afstandsmeter toegestaan.

Het gebruik van afstandsmeters en elektronische, al dan niet programmeerbare, hulpmiddelen zijn vrij.

7.1 Equipe

Een equipe bestaat uit de bestuurder en navigator zoals aangegeven op het aanvraagformulier. Wanneer de eigenaar geen deel uitmaakt van de equipe, zal de bestuurder de totale verantwoordelijkheid over de equipe dragen.

7.2 Startbewijzen

De bestuurder en navigator ontvangen tijdens de documentencontrole een "Rally Pas" die geldig is voor de duur van de Challenge als men niet beschikt over een geldige licentie.

Licentie / Startbewijs

Iedereen die wil deelnemen aan de Dutch Regularity Challenge 2022 dient in het bezit te zijn van een, op dat moment geldige, Rally- of Historische rally licentie of een KNAF rally-pas.

Deelnemers met een Nederlandse nationaliteit en in het bezit van een geldige KNAF rally- of Historische rally licentie zijn vrijgesteld voor het afnemen van een rally-pas. Deelnemers met een

buitenlandse nationaliteit dienen over een geldige EU Rally- of Historische rally licentie te beschikken om vrijgesteld te zijn voor het afnemen van een rally- pas.

Deelnemers met een KNAF-licentie van de onder de KNAF vallende autosportonderdelen, (met uitzondering van de Historische- en Rally licenties) of b.v. een Belgische VAS of ASAF, hebben een ongeldige licentie voor de Historische Regularity Rally's en zijn verplicht tot het afnemen van een Rally-pas uitgegeven door de Sectie Historische Rallysport via de organisator.

De bestuurder en navigator die niet in het bezit zijn van een geldige licentie ontvangen tijdens de documentencontrole een "Rally Pas" die geldig is voor de duur van de Challenge als men niet beschikt over een geldige licentie.

De kosten van de Rally-Pas bedragen € 25,00 per pas en dient tijdens de documentencontrole contant te worden voldaan.

8 INSCHRIJVING / INSCHRIJFFORMULIER**8.1 Categorieën**

Deelnemers kunnen in één van de volgende categorieën inschrijven:

Categorie **FIA / Expert**: voor equipes die aan de wedstrijd, met veel ervaring en tevens de mogelijkheid krijgen zich willen kwalificeren voor de Finale wedstrijd FIA Trophy.

Categorie **SPORT**: voor equipes die aan de wedstrijd met minder ervaring.

Categorie **Touring**: voor equipes die aan de wedstrijd willen deelnemen met weinig ervaring.

8.2 Individuele inschrijving

8.2.1 Iedereen die wil deelnemen dient het volledig ingevulde aanvraagformulier, samen met het inschrijfgeld, uiterlijk 15 september 2022 (elektronisch) te zenden aan het Rally Office. De aanvraag wordt voorlopig geaccepteerd en een voorlopig startnummer wordt toegekend. De voorlopig geaccepteerde aanvraag wordt definitief nadat de documentencontrole én de controle van de auto met goed gevolg zijn doorlopen. Gegevens en/of een wijziging met betrekking tot de equipe en de auto kunnen tot en met de documentencontrole opgegeven worden.

8.2.2 De organisator behoudt zich het recht voor om een inschrijving te weigeren of een reeds geaccepteerde te annuleren zonder opgave van redenen.

8.2.3 Er zullen maximum 90 equipes tot de start worden toegelaten.

9.1 Inschrijfgelden**VROEGE INSCHRIJVING EN BETAALD VOOR 1 JULI 2022**

A- Individueel inschrijfgeld: - volledige betaald voor 15 juli 2022 € 525,--

INSCHRIJVING EN BETAALD VOOR 15 AUGUSTUS 2022

B- Individueel inschrijfgeld: - volledige betaald voor 15 augustus 2022 € 650,--

INSCHRIJVING LAATSTE MOGELIJKHEID

C- Individueel inschrijfgeld: - volledig betaald na 15 augustus 2022 € 775,--

Het inschrijfgeld omvat: - ontvangst, lunches, koffiestops, diners voor 2 personen.

- Verzekeringspremie, routeboek, tijdcontrolekaarten, wedstrijdnummers, rallyborden, trophies,

B- Rally Passen - De kosten van een rally pass bedraagt € 25,00 per stuk

C- Boeking hotel kamers - Hotel kamer op basis van een 2 persoonskamer kosten € 100,00 per nacht inclusief ontbijt, en is NIET bij het inschrijfgeld inbegrepen.

D- Eenpersoons hotelkamer: - € 100,-- (indien beschikbaar).

9.2 Het inschrijfgeld wordt terugbetaald:

- In geval van annulering door het organisatiecomité zal het inschrijfgeld, onder aftrek van maximaal €100,-- voor vergoeding voor reeds gemaakte kosten, worden gerestitueerd.

- Wanneer een inschrijver zich terugtrekt:

* vóór 1 augustus 2022 : volledig inschrijfgeld

* tussen 1 augustus en 15 september 2022 : volledig inschrijfgeld minus €100,--

* na 15 september 2022 : geen terugbetaling.

10 VERZEKERING / VERKLARING VAN ACCEPTATIE EN AFSTAND VAN VERHAAL**10.1 Verzekering van de equipe**

10.1.1 De eigenaar van de ingeschreven auto dient, voor de auto, in het bezit te zijn van een geldige verzekering die dekking biedt tegen aansprakelijkheid van derden ten aanzien van zaakschade en/of persoonlijk letsel op de openbare weg. Het dekkinggebied moet tenminste zijn: alle EU landen. Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de auto om zo'n verzekering of uitbreiding van de bestaande verzekering te regelen.

10.1.2 De eigenaar van de auto dient een persoonlijke ongevalverzekering voor inzittenden te hebben en het wordt aanbevolen om voor de auto een repatriëringsverzekering te organiseren.

10.2 Verzekering van de organisator

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

- de organisator heeft maatregelen getroffen ter verzekering van de equipe tegen derden wanneer zij deelneemt in een bepaald deel van de trial dat verreden wordt op privé terreinen of op wegen die speciaal voor dit doel zijn afgesloten.

- de hoogte van het verzekerde bedrag, van deze speciale verzekering, is € 7.500.000,00 per ongeval of gebeurtenis.

- het eigen risico voor de eigenaar van de ingeschreven auto is € 500,00.

10.2.2 In alle gevallen zal de verzekering, zoals wettelijk vastgesteld, van de eigenaar van de auto prevaleren boven die van de organisator (zie artikel 10.1).

10.2.3 De dekking gaat in bij de start en eindigt bij de finish van de challenge of op het moment dat de betreffende equipe opgeeft of door uitsluiting.

10.3 Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal

Elke equipe dient tijdens de documentencontrole onderstaande "Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal" te ondertekenen. Het niet ondertekenen betekent dat de betreffende equipe en de auto niet tot de start worden toegelaten.

Verklaring van acceptatie en afstand van verhaal.

Ik heb het Bijzonder reglement gelezen en verklaar het te accepteren en na te leven.

Ik verklaar dat ik lichamelijk en geestelijk gezond ben om aan het evenement deel te nemen en ook bekwaam ben om dit te doen.

Ik verklaar dat ik de aard van het evenement en het mogelijke risico, inherent aan een gemotoriseerd evenement ken en verklaar dit risico te accepteren.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto geschikt en rijvaardig is om aan het evenement deel te nemen en dat het voldoet aan de Wegenverkeerswetgeving voor gebruik op de openbare weg.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto in overeenstemming met de Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen (WAM) is verzekerd voor gebruik op de openbare weg.

Ik verklaar dat ik, als bestuurder van de ingeschreven auto, in het bezit ben van een geldig rijbewijs.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden geen aansprakelijkheid voor enig incident of ongeval, veroorzaakt door of aan deelnemers en deelnemende auto's gedurende het evenement.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van rellen, demonstraties, vandalisme, natuur geweld, enz.

De FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden, de sponsors, leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement aanvaarden ook geen enkele aansprakelijkheid voor overtredingen door de deelnemers van de wet en regelgeving van de landen waar het evenement plaatsvindt.

Deelnemers zullen verantwoordelijk gehouden worden voor de gevolgen (materiële-, immateriële-, letsel- of gevolgschade) van elk incident of ongeval of overtreding van de wet en regelgeving waarin zij mogelijk betrokken zijn.

Deelnemers kunnen geen claim indienen tegen de FIA, de leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, de organisator, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden, de sponsors, de leden van het organisatiecomité, de officials en de overige medewerkers van het evenement welk een gevolg is van activiteiten van genoemde rechtspersoon of personen voor zover het organisatorische activiteiten ten behoeve van het evenement betreffen.

Wanneer een lid van de equipe jonger is dan 18 jaar moet deze verklaring van acceptatie en afstand van verhaal mede ondertekend worden door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger of door een door zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger gemachtigde persoon onder overlegging van een schriftelijke machtiging.

11 RECLAME

- 11.1** De ruimte boven en onder het wedstrijdnummer en op de rallyborden is gereserveerd voor reclame van de organisator welke niet geweigerd of gewijzigd kan worden. De reclame wordt in het bulletin bekend gemaakt en dient aangebracht te worden conform de instructie.
- 11.2** Reclame van de equipe is toegestaan, mist deze niet conflicteert met die van de organisator, en niet aanstootgevend is. De totale maximale grote van de eigen reclame is 50cm x 14cm, per zijkant van de auto. Alle overige reclame, met uitzondering van de bij het model behorende bestickering, moet verwijderd worden.
Deelnemende auto's met de originele bestickering uit de periode dat deze auto actief was in de rallysport mag deze op de auto hebben.
- 11.3** De overige losse reclame stickers van de organisatie (3 verschillende) dienen door de deelnemers op de zijkanten van de deelnemende auto te worden aangebracht zoals aangegeven in het bulletin en kan niet worden geweigerd of afgekocht.
- 11.4** De namen van de rijders (3cm hoog zonder bloedgroep) en de nationaliteitsvlag (Totaal 10 cm hoog en een clubsticker van 10 x 10 cm) mogen worden aangebracht.

12 RALLYBORDEN / RALLYSTICKERS/ WEDSTRIJDNUMMERS

- 12.1** De organisator voorziet de equipe van 2 rallyborden en 2 wedstrijdnummers.
- 12.2** De rallyborden of rallystickers moeten aan de voor- en achterzijde van de auto aangebracht worden. De rallyborden of rallystickers mogen niet (zelf gedeeltelijk) een kentekenplaat van de auto bedekken.
De wedstrijdnummers dienen als een geheel op de zijkant van de auto aangebracht te worden.
Tevens dient er een raamsticker 10 x 10 cm met startnummer rechts voor boven aan de voorruit te worden aangebracht.

13 DOCUMENTENCONTROLE/ INLEVERING EN CONTROLE VAN DE AUTO

13.1 Documentencontrole

- 13.1.1 De locatie van de vrijwillige en verplichte documentencontrole zal zijn in het Wapen van Beckum te Hengelo (Beckum).
- 13.1.2 Volgende documenten worden gecontroleerd:
- inschrijfdocumenten
 - rijbewijs
 - een door een ASN uitgegeven competitielicentie (of de Rally Pas wordt uitgereikt);
 - kentekenbewijs van de auto;
 - Bewijs van verzekering voor de auto;
 - Indien de bestuurder niet de eigenaar is dient de bestuurder over een schriftelijke verklaring te beschikken dat hij deze auto namens de eigenaar mag besturen.
- 13.1.3 De verklaring van acceptatie en afstand van verhaal dient door alle leden van de equipe te worden ondertekend.
- 13.1.4 Tijdens de documentencontrole worden de rallyborden, wedstrijdnummers, instructies, enz. uitgereikt.

13.2 Controle van de auto

De locatie van de verplichte controle van de auto wordt aangegeven in een bulletin.

Na de documentencontrole dienen de equipes de auto ter controle aan te bieden nadat de rallyborden of rallystickers en wedstrijdnummers zijn aangebracht.

De organisator heeft het recht een deelnemer te weigeren als de ter controle aangeboden auto niet voldoet aan de tijdsgeest van de betreffende auto.

Deze conformiteitscontrole is van algemene aard.

De bestuurder of eigenaar dient tijdens de conformiteitscontrole alle bij de aangeboden auto behorende documenten aan de keurmeester te kunnen overleggen

Het niet kunnen overleggen van de gegevens kan leiden tot het niet toelaten tot de start

Het niet verschijnen op de aangegeven datum en tijd voor de controle wordt bestraft met een penalty van 15 minuten.

13.3 Auto niet goedgekeurd voldoet niet aan de gestelde eisen.

Zie bijlage 5 Controlelijst Conformiteitscontrole

14 RESULTATEN

14.1 Vaststellen van de resultaten

14.1.1 Straffen worden aangegeven in uren, minuten en seconden. De resultaten worden vastgesteld door de samenvoeging van alle opgelopen straffen tijdens de trial.

14.1.2 Na elke verreden etappe worden voorlopige resultaten gepubliceerd op het resultaten bord

14.1.3 Aan het einde van de challenge worden alle opgelopen straffen in de etappes samengevoegd.

In geval van ex-aequo zal het beste resultaat van de eerste regularity stage beslissend zijn. Dit gaat zo nodig door totdat een verschil tussen de equipes is bereikt waarbij de regularity road secties niet meetellen. Het voorlopig eindklassement zal op het resultaten bord gepubliceerd worden (zie Programma) en is gedurende 30 minuten na publicatie open voor vragen, waarna het definitief verklaard wordt.

14.1.4 De equipes met de laagste bestraffing in de categorie, FIA / Expert , Sport en Touring zullen als winnaar van (hun categorie van) de Dutch Regularity Challenge 2022 uitgeroepen worden.

14.1.5 Een equipe wordt niet geklasseerd:

- indien zij een etappe niet gestart en niet gefinisht is;
- indien zij de finish controle van het evenement gemist heeft;
- indien de auto niet op eigen kracht de finishlijn gepasseerd heeft;
- indien de auto niet rijwaardig is / niet aan de wegenverkeerswetgeving voldoet.

15 VRAGEN

15.1 Vragen

15.1.1 Vragen moeten op het vragenformulier van de betreffende dag bij de contactpersoon rijders worden ingeleverd. Deelnemers dienen een vraag uiterlijk voor de sluitingstijd (30 minuten na de finish van de laatste deelnemer) van de finish controle van de etappe in te leveren. Het antwoord zal beschikbaar zijn voor publicatie van de uitslag van de etappe of finish van de wedstrijd.

15.1.2 In het geval dat een equipe een routeopdracht niet kan opvolgen, kan dit geen onderwerp voor een vraag zijn wanneer de organisator kan aantonen dat het geen gevolg is van een tekortkoming van de organisator. Een vermeende onjuistheid van de afstanden en/of het tijdschema kan geen onderwerp zijn van een vraagstelling.

15.1.3 Wanneer blijkt dat een passeercontrole niet aanwezig is op het moment van doorkomst van de equipe kan dit geen reden zijn om controles te annuleren wanneer de organisator kan

aantonen dat de oorzaak van de verdwijning niet het gevolg is van een door haar ontstane organisatorische tekortkoming.

16 PRIJZEN / PRIJSUITREIKING

16.1 Prijzen

- Algemeen klassement: 2 trophies voor de 1^e, t/m 3^e plaats in de klassen FIA/Expert – Sport en Tour.
- Groep klassement: 2 trophies voor de 1^e plaats in elke groep.
- Klasse klassement: 2 trophies voor 1^e plaats in elke klasse.
- Best Mixed equipe 2 trophies voor de beste equipe in de klassen FIA/Expert-Sport-Tour.
- Coupe des Dames: 2 trophies voor de beste equipe in de FIA/Expert-Sport-Tour klassen

16.2 Prijsuitreiking

De prijsuitreiking is op 1 oktober 2022, in Het Wapen van Beckum vanaf 18:30 uur.

17 BESTRAFFINGEN

Niet starten

- 6.1.1 Auto voldoet niet aan wegenverkeerswetgeving/ Niet standaard/ Auto gebouwd na 31-12-1990
- 6.1.2 Motorgeluid boven 95 dB(A)
- 6.2.1 Auto niet uitgerust met de juiste banden
- 6.2.3 Auto voorzien van meer dan 6 lampen aan de voorzijde
- 6.3.1 Een of meerdere uitrustingsmiddelen niet aanwezig in de auto
- 7.1 Equipe niet in overeenstemming met het inschrijfformulier/ Bestuurder geen rijbewijs
- 7.2 Geen geldig startbewijs
- 8.2.1 Inschrijfformulier niet ondertekend/ Inschrijfformulier te laat ingezonden/ Inschrijfgeld niet betaald
- 10.1.1 Auto niet voorzien van een geldige verzekering
- 10.1.2 Geen persoonlijke ongevallen/inzittenden-verzekering
- 10.3 Verklaring niet ondertekend
- 13.1 Documentencontrole niet met goed gevolg afgelegd
- 13.2 Niet kunnen overleggen van de bij de auto behorende documenten
- 13.3 Auto niet goedgekeurd

Tijdstraffen

- 6.3.2 Gebruik van elektronisch communicatiemiddel 30 minuten

Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleider

- 6.2.3 De aanwezigheid of gebruik van gekleurde lampen, Xenon- en/of led-verlichting, enz.
- 6.3.3 Track & trace systeem niet in de auto of niet werkend, per etappe.
- 11.1 Afwezigheid of gewijzigde reclame van de organisator.
- 11.2 Reclame op de auto conflicteert met die van de organisator/is niet in de geest van het evenement/overschrijding maximale afmeting
- 11.3 Namen van de rijders niet correct of bloedgroep vermeld op de auto
- 12.2 Kentekenplaat bedekt / rallyschilden / rallystickers en/of wedstrijdnummers niet correct aangebracht en/of vermist
- 12.3 Onsportief gedrag en of overtredingen van de wegenverkeerswet.

Uitsluiting

- 14.1.5 Laatste tijdcontrole(finish) van de Dutch Regularity Challenge gemist/niet op eigen kracht

- gefinisht/auto niet rijwaardig.
6.4.3 Weigering om de auto te laten onderzoeken / controleren

WEDSTRIJDBEPALINGEN

NHRF sjabloon Regelement Regelmatigheidsrit versie 3.2 januari 2022

18 ROUTE INSTRUCTIES

18.1 Route informatie

Het verplicht te gebruiken kaartmateriaal zal in een bulletin bekend gemaakt worden. Het is deelnemers niet toegestaan om ander kaartmateriaal te gebruiken. Dit kaartmateriaal dient gebruikt te worden in haar oorspronkelijke schaal. Het gebruik van het internet verkregen informatie is niet toegestaan.

De route en locaties van controles worden beschreven in route instructies. Wanneer de aangegeven route niet gevolgd kan worden, om welke reden dan ook, zal de organisator een omleiding maken door middel van oranje pijlen of in een route bulletin. De toegestane rijtijden worden aangegeven op de controlekaart.

18.2 QUIET ZONES

In Q-zones dient de deelnemer extra aandacht te geven aan het rijgedrag om geen overlast te veroorzaken voor omwonenden en andere weggebruikers. Q-zones zijn in de routeboeken vermeld door middel van de tekst Q of Q-zone. De maximale snelheid in een Q-zone is 30 km/uur.

Overtreding wordt bestraft conform het gestelde in artikel 19.1.1.

19 SNELHEID / VERKEER

19.1 Maximum gemiddelde snelheid In uitzonderingsgevallen waar lange afstanden tussen bebouwde gebieden of op afgesloten wegen of circuits of waar het gebruik van autosnelwegen in de route zijn opgenomen, kan de gemiddelde snelheid tot een maximum van 80 km/uur verhoogd worden, één en ander afhankelijk van de ter plaatse geldende maximum snelheid.

19.2 Maximum toegestane vertraging Een eenmaal opgelopen vertraging mag niet ingehaald worden (uitgezonderd bij een hergroepering).
De maximale (cumulatieve) toegestane vertraging van een equipe bij tijdcontroles op de ideale passeertijd is 30 minuten.

19.3 Verkeersovertreding(en)

19.3.1 Tijdens de trial dient de equipe zich te houden aan het gestelde in de wegenverkeerswet. Het zich niet houden aan de verkeersregels en/of het overschrijden van de ter plaatse toegestane maximumsnelheid met meer dan 10 km/uur zal als volgt bestraft worden:

1 ^e en 2 ^e overtreding:	1 minuut straf per te hard gereden kilometer
3 ^e overtreding of meer:	uitsluiting.

Overschrijding van de maximum snelheid met meer dan 50% zal worden bestraft met uitsluiting.

19.3.2 In geval van een door de politie of official of Judge of facts geconstateerde overtreding van de wegenverkeerswetgeving zal de overtreder daarvan ter plekke op de hoogte gesteld te worden. Wanneer de equipe niet gestopt kan worden kan men de wedstrijdleader verzoeken om een straf op te leggen.

19.4 Hinderlijk of onsportief gedrag

Het is equipes verboden opzettelijk de doorgang van deelnemende auto's te blokkeren (b.v. bij controleposten) of hen het inhalen te beletten. Onsportief gedrag of gevaarlijk rijden of het niet opvolgen van instructies/aanwijzingen van officials en/of Marshalls wordt bestraft.

20 VERKENNEN

- 20** Het verkennen van de route en/of regularity's, in welke vorm dan ook, door een equipe of het gebruik maken van via derden verkregen informatie is niet toegestaan.

21 START / HERSTART / INVOEGEN

21.1 Start – Herstart

De start van etappe 1 en 2 is in nummervolgorde overeenkomstig de definitieve startlijst.

21.2 Tijdsinterval

De tijdsinterval tussen de deelnemende auto's is 1 minuut, tenzij de wedstrijdleider besluit de interval te wijzigen.

21.3 Invoegen

De equipe die gedurende een etappe, door welke reden dan ook, de laatste tijdcontrole van een etappe gemist heeft, heeft de mogelijkheid om te starten in de eerstvolgende etappe. De equipe wordt bestraft voor het niet reglementair voltooien van de betreffende etappe. De startvolgorde voor de te herstarten auto's zal door de wedstrijdleider bepaald worden.

22 SERVICE / ASSISTENTIE

- 22.1** Het is equipes toegestaan om zelf enige vorm van technische ondersteuning (b.v. volgauto, monteur) te organiseren; er mag echter *niet* op de regelmatigheidsstrajecten gebruik gemaakt worden van ondersteuning. Het is equipes toegestaan om na de finish van een etappe reparaties aan de auto uit te laten voeren door en/of bij een gespecialiseerd bedrijf.
- 22.2** Tijdens reparaties en overnachtingen dient een niet poreus grondzeil onder de auto te liggen.

23 CONTROLEKAART / CONTROLES / UITSLUITING

23.1 Algemene bepalingen

Alle controles worden aangegeven door van standaard FIA controleborden of daarvan afgeleide borden. Het gebied in een straal van 25 meter rond de controlepost wordt als controlegebied beschouwd. Controleposten kunnen ingericht zijn in cafés, tankstations, enz. Controleposten zijn 15 minuten vóór de geplande passeertijd van de eerste auto operationeel. Tenzij de wedstrijdleider anders beslist, sluit de controlepost 30 minuten na de geplande passeertijd van de laatste auto, uitgezonderd de laatste tijdcontrole (Finish-IN) van een etappe (zie artikel 23.6).

Het is niet toegestaan een controlegebied binnen te rijden en/of weer te verlaten anders dan de aangegeven route in het routeboek of routeopdracht.

23.2 Controlekaart

Elke equipe ontvangt een controlekaart met de standaardtijden voor de fictieve -0- auto. De controlekaart, voor de etappe van de challenge, bij de controle voor de start. Elke correctie of toevoeging op de controlekaart is niet toegestaan (uitgezonderd in de kolom, bestemd om eigen aantekeningen te maken). De equipe is verantwoordelijk voor het

afgeven van de tijdcontrolekaart bij de verschillende controles en voor het controleren van de geregistreerde tijd.

23.3 Passeercontroles (RC)

Bij een bemande passeercontrole wordt de controlekaart slechts afgetekend (afgestempeld) op het moment dat de equipe de kaart overhandigt. De organisator kan onbemande passeercontroles (bijvoorbeeld door het Rally Safe track & trace systeem), inrichten op elk punt van de route. Een passeercontrole die niet is opgenomen in het routeboek wordt Secret Check (SC) genoemd, indien hier ook de snelheid gemeten wordt is sprake van een Speed Check (SPC).

23.4 Tijdcontroles (TC)

De marshal vult de tijd in op het moment dat de equipe de controlekaart overhandigt. Equipes worden niet bestraft wanneer de kaart binnen de geplande 'check-in' minuut plaatsvindt.

Elk verschil tussen de werkelijke check-in tijd en de geplande check in tijd wordt bestraft. Wanneer equipes te laat zijn bij een tijdcontrole mogen zij straffeloos hetzelfde aantal minuten te laat zijn op de volgende tijdcontrole, echter binnen de maximum toegestane vertraging (MPL) van 30 minuten. Melden na de maximale toegestane vertraging betekent dat de controle gemist is. De maximale bestraffing per etappe is 30 minuten.

23.5 Hoofd Tijdcontrole (HTC)

Bij de 1^e controle van elke etappe (TC-OUT) mag maximaal 15 minuten te laat worden gestart.

Bij de laatste controle van elke etappe (TC-IN) mag de equipe zich maximaal 30 minuten te laat melden. Bij meer dan 30 minuten te laat melden bij de TC-IN einde etappe laatste etappe Finish wedstrijd betekend dat de deelnemer uit de wedstrijd is.

Het missen van de laatste controle van een etappe (TC-IN) wordt bestraft.

Equipes worden niet bestraft voor een te vroege aankomst bij de laatste controle van een etappe (TC-IN).

23.6 Hergroepering controles

Hergroeperingcontroles kunnen langs de route ingericht worden. Bij aankomst ontvangt de equipe instructies over de herstarttijd.

23.7 Tijdsstraffen

18.1	Ander kaartmateriaal en/of informatie van het internet: per overtreding:	30 minuten
19.1.1	1 ^e verkeersovertreding / meer dan 10 km/uur te snel gereden, per Km te snel	1 minuut
	2 ^e verkeersovertreding / meer dan 10 km/uur te snel gereden, per km te snel	1 minuut
21.3	Onderbreking van de challenge, tot maximum (per etappe)	4 uur
23.1	Uit verkeerde richting controle benaderen / verlaten	5 minuten
23.2	Tijdcontrolekaart vermist	4 uur
23.3	Passeercontrole/Geheime- of (on-)bemande passeercontrole gemist	15 minuten
23.4	Elke minuut te laat bij een tijdcontrole	1 minuut
23.4	Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole	2 minuut
23.4	Tijdcontrole gemist, overschrijding maximum vertraging (MPL)	30 minuten
23.4	Maximale bestraffing per etappe	4 uur
23.5	Elke minuut te laat bij de start van het evenement of etappe, tot 15 minuten	1 minuut
23.5	Meer dan 15 minuten te laat bij de start van een etappe	30 minuten
23.5	Het missen van de laatste controle van een etappe (MTC-IN)	30 minuten
23.5	Te vroeg melden aan de laatste tijdcontrole (MTC-IN) van een etappe	0 minuten
23.6	Auto niet aangeboden ter controle op de aangegeven tijd en datum	15 minuten

23.8 Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleider, tot maximaal uitsluiting

- 19.2 Gevaarlijk rijgedrag en/of onsportief gedrag en/of de doorgang blokkeren
- 19.2 Instructies van officials en/of marshals niet opgevolgd
- 22.2 Grondzeil niet gebruikt tijdens reparaties en overnachtingspauze
- 23.2 Een verbetering en/of toevoeging van de tijdcontrolekaart

23.9 Uitsluiting

- 19.1.1 3^e verkeersovertreding
- 19.1.1 meer dan 50% te snel gereden dan toegestaan
- 20 bij route/regularity verkenning

24

REGULARITY'S

24.1 Regularity: Trajecten met Bol Pijl.

- a) Er wordt van uitgegaan dat het systeem bol-pijl bij alle deelnemers bekend is
- b) Dit kan zowel mét als zónder afstanden worden verstrekt.
- c) De situaties zijn gestileerd weergegeven.
Dit betekent dat het meer of minder schuin en/of bochtend lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn.
- d) De situaties zijn niet op schaal getekend.
- e) Verharde wegen zijn getekend door middel van een ononderbroken lijn
- f) Onverharde wegen worden aangegeven met een onderbroken lijn (zgn. gestippeld)
- g) Per situatie dient, indien mogelijk, de langste route gereden te worden, waarbij geldt dat wegen en/of weggedeelten slechts éénmaal bereden mogen worden; kruisen is niet toegestaan, "raken" wel.
- h) Bij rotondes geldt altijd een vrije route; e.e.a. conform de verkeersregels.
- i) Indien niets staat aangegeven, dient de meest doorgaande (hoofd)weg bereden te worden. In geval van eventuele (nieuw aangelegde) rotondes betekent dit dus rechtdoor rijden.
- j) De afstanden tussen de Bol-Pijl situaties worden in kilometers aangegeven.
- k) Een Bol-Pijl traject kan zijn opgedeeld in verschillende secties met verschillende gemiddelde snelheden.
- l) Een Bol-Pijl traject begint altijd met een Start en eindigt met een Finish.
- m) Op de te volgen route kunnen controle bordjes staan (zie mededeling bord in Rallycentrum)
- n) Op het te volgen traject kunnen bemande controle's (RC) staan, herkenbaar aan een FIA bord of een afgeleide (grootte) hiervan.
- o) Hier dient men de controle kaart te laten afstempelen en krijgt men eventueel nieuwe instructies voor de volgende sectie.
- p) De tijden bij de Start eventueel opgegeven tussen liggende geheime TC en de Finish worden gemeten en geregistreerd via RallySafe.
Start = Tijd Route Controle Start, gemeten middels RallySafe
Finish = Tijd Route Controle Finish, gemeten middels RallySafe
RTC = Vaste tijdcontrole vermeld in het routeboek of een los verstrekt rijtijdschema met verschillende gemiddelde snelheden of Geheime tijdcontrole's gemeten middels RallySafe.
GTC = Geheime tijdcontrole door middel van bemande controle met tijdmeting door RallySafe

- q) Aan de te rijden route kunnen controle bordjes staan/ hangen (zie voorbeeld op mededelingenbord)
U dient dit deze letter in het eerstvolgende lege vakje op uw controle kaart in te vullen

24.2 Algemeen

De locatie van de start van de regularity wordt aangegeven in het routeboek en/of routeopdracht. De equipe dient de regularity, tot aan de Regularity Finish, af te leggen met de door de organisator aangegeven gemiddelde snelheid(-heden).

24.3 Regularity Bemande Start

Regularity's kunnen gestart worden door een zogenaamde "Bemande Start". In dit geval zal de marshal het starttijdstip registreren, waarna hij/zij het start signaal "GO", na het aftellen van de laatste 5 seconden, zal geven. Wanneer een vertraging is ontstaan bij de start, kan de equipe om een nieuwe starttijd vragen die op de controlekaart wordt geregistreerd. Wanneer het verschil tussen de aankomsttijd en het starttijdstip meer dan 3 minuten is, zal dit als een vertraging beschouwd worden en de equipe mag deze vertraging 'meenemen' tot de herstart (na de volgende hergroepering, waar de vertraging ingelopen wordt) of de finish van een etappe.

24.4 Regularity Zelf Start

Regularity's kunnen van start gaan met een zogenaamde "Zelf Start". Het is de verantwoordelijkheid van de equipe op de juiste plaats op het juiste tijdstip in de juiste richting te vertrekken. De juiste starttijd is te bepalen door een aantal gegeven minuten op te tellen bij de tijd van de voorafgaande controle (TC). Mochten er bij de voorafgaande controle meerdere equipes in dezelfde minuut geklokt zijn kan de Marshall aldaar een aantal extra seconden bij de starttijd geven om zodoende te voorkomen dat er meerdere equipes op dezelfde tijd starten.

- 24.5 Regularity Logger Start** Regularity's kunnen gestart worden door een zogenaamde "Logger Start". Bij een logger start mag de equipe starten op elk tijdstip binnen de openingstijd van de controle, echter alleen op de hele minuut. Het is niet toegestaan om in dezelfde minuut te starten als de voorgaande equipe. Het werkelijke starttijdstip wordt geregistreerd door het Rally Safe track & trace systeem op het moment dat de auto de startlijn passeert. De starttijd wordt afgerond naar beneden op de hele minuut.

24.6 Procedure tijdmeting / Tijdwaarnemingspunt (TCP)

De start van een regularity is tevens een passeercontrole. Een regularity kan een of meerdere tijdwaarnemingspunten (TCP's) hebben. De tijdwaarneming zal met het Rally Safe track & trace systeem gedaan worden. Een bemande TCP wordt aangegeven door middel van FIA boren, waar de auto moet stoppen om de geklokte tijd te laten registreren. Wanneer de equipe het TCP ziet mag niet gestopt worden, extreem langzaam gereden worden of een andere auto ingehaald worden in het zicht van de controlepost. Het laatste TCP wordt aangegeven door middel van een controlebord met tekst; Einde Regularity. (zie informatie bord) Hier moet de auto stoppen om de geklokte tijd te laten registreren. Niet stoppen wanneer het een onbemand (Rally Safe track & trace) TCP betreft. De tijdmeting wordt gedaan tussen de regularity start (RS) en elke TCP. De organisator bepaalt voor de rijtijd tot elke TCP een normtijd (ideale passeertijd). Elke seconde afwijkend van de normtijd zal bestraft worden.

Uitleg:

Ná de ideale passeertijd aandoen van een tijdcontrole wordt bij de eerste tijdcontrole die men te laat aandoet bestraft met 1 strafpunt per seconde afwijking van de ideale passeertijd. In tegenstelling tot bij het te vroeg aandoen van een tijdcontrole cumuleren de

tijdstrafpunten bij het te laat aandoen van een tijdcontrole niet. De ideale rijtijd van het volgende traject blijft gehandhaafd, wat inhoudt dat de ideale passeertijd van de volgende tijdcontrole vermeerderd wordt met de opgelopen achterstand.

Voorbeeld: de ideale passeertijd bij een TC is 10:15 uur, die van de volgende TC 11:05 uur. De equipe meldt men zich bij de eerste TC om 10:23 uur en bij de volgende TC om 11:17 uur. Bij de eerste TC 8 minuten te laat dat is 480 strafseconden). De volgende TC kent nu een aangepaste ideale passeertijd, die 8 minuten na de oorspronkelijke ideale passeertijd ligt, dus op 11:13 uur. Bij de volgende TC ontvangt de equipe 4 minuten straf dat is 240 strafseconden, want men meldt zich 4 minuten na de aangepaste ideale passeertijd. NB: stel dat de ideale passeertijd van de daaropvolgende TC 11:52 uur is, dan wordt de aangepaste ideale passeertijd voor die TC 12:04 uur (de achterstand op het ideale tijdschema bedraagt nu immers 12 minuten). Gebruik voor het bijhouden van de aangepaste ideale passeertijd de kolom "Competitor use" op de controlekaart. Tijd inhalen is toegestaan om per traject maximaal 50 % van een opgelopen achterstand in te lopen. Meer tijd inhalen wordt bestraft met 30 strafseconde per te veel ingelopen minuut. Voorbeeld: een equipe heeft een tijdachterstand van 12 minuten en de volgende TC kent een ideale passeertijd van 11:52 uur. De aangepaste ideale passeertijd is dus 12:04 uur. De equipe kan zich nu ongestraft melden tussen 11:54 en 12:04 uur. Meldt de equipe zich echter bijvoorbeeld op de oorspronkelijke ideale passeertijd, dan levert dat 60 strafseconden op (2 minuten te veel tijd ingehaald).

24.7 Tijdstraffen

Niet starten op de volle minuut, in dezelfde minuut als de voorgaande equipe (RSL)	5 minuten
Starten vóór het startsein of zelfstart (TC)	20 seconden
Elke seconde te vroeg/laat bij een TC (indien niet gewijzigd)	1 seconde
Start gemist	15 minuten
TC gemist	5 minuten
Missen van een (geheime) Routecontrole tijdens een regelmatigheid (tussen Start Regularity en Einde Regularity)	5 minuten
Maximum indien aangedaan, per TP	3 minuten
Maximum straf voor gemiste TC's, per regularity	25 minuten
Niet rijden van de regularity (maximum)	35 minuten

25 CIRCUIT REGULARITY TEST

- 25.1** Het dragen van een veiligheidshelm tijdens het rijden van een regularity test is verplicht. Dragen van een helm in de auto op de openbare weg is verboden
- 25.2** Tijdens de eerste tijdgemeten ronde dient de equipe de normtijd (zelf vastgestelde rijtijd), binnen de tijdspanne zoals aangegeven in de testopdracht, te bepalen. De volgende rondes moeten afgelegd worden in dezelfde tijd als de normtijd. Per ronde zal elke seconde meer of minder dan de normtijd, conform de testopdracht, bestraft worden.
- 25.3 Tijdstraffen**
- | | |
|--|-----------|
| Normtijd niet vastgesteld conform de testopdracht | 3 minuten |
| Elke seconde meer of minder dan de normtijd, per seconde | 1 seconde |
| Te weinig ronden, per ronde | 3 minute |
| Te veel ronden, per ronde | 3 minuten |

Maximale bestraffing bij rijden van de test
Niet rijden van de test

5 minuten
25 minuten

26 BEHENDIGHEIDSTEST

- 26.1** Het dragen van een veiligheidshelm tijdens het rijden van een behendigheidsstest is verplicht.
Dragen van een helm in de auto op de openbare weg is verboden.
- 26.2** Elke test kent een bemande start. De marshal zal de starttijd op de tijdcontrolekaart invullen en geeft de equipe het startsein "GO", na het aftellen van de laatste 5 seconden.
- 26.3** De test dient volgens de, uitgereikte, voorgeschreven route gereden te worden.
Het raken van een pilon of markeerpunt wordt bestraft.
- 26.4** Het niet in de voorgeschreven rijrichting passeren van een groep pilonnen met dezelfde letter wordt bestraft.
- 26.5** Een test kan één of meerdere 'à cheval' tussenstops bevatten. Niet stoppen of overschrijden wordt bestraft.
- 26.6** Auto's moeten 'à cheval' stoppen bij de finish (de tijdmeting stopt op het moment dat de auto stilstaat, ook als de finishlijn overschreden is) en moeten daarna direct doorrijden naar de marshal om hun rijtijd te laten registreren.
Wanneer een auto de finishlijn overschrijdt zonder te stoppen mag deze niet achteruitrijden. Wanneer een auto achteruitrijdt naar de finishlijn of verzuimt à cheval te stoppen zal dit bestraft worden met een straf van 3 minuten, toegevoegd aan de rijtijd.
- 26.7** De maximale bestraffing voor het niet volledig volgen van de voorgeschreven route is 5 minuten. Wanneer de test niet verreden wordt is de bestraffing 25 minuten.
- 26.8 Normtijd**
De normtijd wordt bepaald door de rijtijd van de snelste deelnemer die het parcours foutloos heeft afgelegd. Deze deelnemer krijgt geen tijdstraf. Voor de overige deelnemers in die klasse is de tijdstraf gelijk aan het verschil tussen de door hen gereden tijd en de normtijd.
- 26.9 Tijdstraffen**
- | | |
|---|-------------|
| Gereden tijd van start tot finish, minus de normtijd, per seconde | 1 seconde |
| Te vroeg starten | 20 seconden |
| Niet à cheval stoppen of overschrijden tijdens de test | 10 seconden |
| Raken van een pilon of markeerpunt | 10 seconden |
| Een groep pilonnen in de verkeerde rijrichting passeren | 30 seconden |
| Geen poging tot à cheval stoppen | 3 minuten |
| Achteruitrijden in geval van overschrijden finishlijn | 3 minuten |
| Niet stoppen op de finish | 3 minuten |
| Het niet volledig volgen van de voorgeschreven route | 5 minuten |
| Maximum straf bij rijden van de test | 5 minuten |
| Niet rijden van de test | 25 minuten |

27 NAVIGATIE-SECTIE

- 27.1** Een navigatiesectie kan een bemande start een zelfstart of heeft de start bij de voorgaande tijdcontrole.
- 27.2** De navigatiesectie zal een aantal passeercontroles bevatten die aangedaan moeten worden conform de instructies en in de juiste volgorde. Op de passeercontroles zijn borden (met letter of een lettercombinatie) geplaatst aan de rechterzijde van de weg.
- 27.3** Deze letter dient de deelnemer op de controle kaart te noteren (zie mededeling bord in Rallycentrum).
- 27.4** Er kunnen bemande RC aan de route staan herkenbaar aan een FIA (stempel bord) of een afgeleide hiervan.
- 27.5** De equipe dient de controle kaart hier aan de RC te overhandigen om te laten afstempelen en eventueel nadere instructie te ontvangen.
- 27.6** De tijden bij de Start eventuele opgegeven tussen liggende geheime TC en de Finish worden gemeten en geregistreerd via RallySafe
- 27.7** De TRC Finish is voor iedere deelnemer open tot 30 minuten na de berekend finishtijd. Daarna wordt de straftijd berekend als finish gemist met max straf van 30 min.
- 27.8 Straffen / Tijdstraffen**
- | | |
|--|-------------------------------|
| Missen van een passeercontrole | 30 min = 1800 straf seconden. |
| Tijdafwijking gemeten middels RallySafe bij tijdcontrole's | 1 strafpunt per seconde. |
- Elke minuut afwijking of deel daarvan bij een TC (geheim of vast) is 1 strafpunt per seconde.
- Meer dan 30 minuten te laat bij een TC Finish max straftijd 30 min = 1800 straf seconden.

28 KAARTLEESINSTRUCTIES

Route technisch deel volgens NHRF standaard reglement Historische Regularity Rally's

- 28.1** Voor alle regularity's (met uitzondering van bol/pijl) gelden onderstaande basisregels. Hierop kan per traject van afgeweken worden. Dit zal dan op de betreffende hand-out duidelijk vermeld staan.
- 28.1.1** Er mag alleen gebruik worden gemaakt van op de verstrekte kaartfragmenten voorkomende wegen.
- 28.1.2** Wegen mogen meerdere malen in de route worden opgenomen maar bereden telkens in dezelfde richting.
- 28.1.3** Samenkomsten van wegen mogen meerdere keren in de route worden opgenomen, ongeacht de richting.
- 28.1.4** Verlegde weg situaties op kruispunten of einde weg dienen te worden beschouwt als de op de kaart voorkomende situatie.
Dus geen om rij constructies construeren
- 28.1.5** Keren op de route is niet toegestaan, tenzij hiertoe opdracht wordt gegeven.
- 28.1.6** Kaarttekens (volgens legenda) en kaartteksten onderbreken een weg niet. Door de organisatie aangebrachte items op de kaart onderbreken een weg wel.

28.1.7 Alle op de kaart voorkomende wegen en wegaansluitingen die bedoeld zijn voor de correcte route zijn ook daadwerkelijk te rijden.

28.1.8 De juiste route is altijd de kortste route die voldoet aan de gegeven instructies.

Kaartlees Systemen:

De gebruikte kaartleesystemen komen overeen met de standaard kaartlees systemen zoals deze gebruikt worden in de DHRC en de NHRF evenementen

In het routeboek zijn deze systemen bij de betreffende trajecten in geheel opgenomen.

ALGEMEEN:

Op de te volgen route kunnen controle bordjes staan (zie mededeling bord in Rallycentrum)

Op het te volgen traject kunnen bemande controle's (RC) staan, herkenbaar aan een FIA bord of een afgeleide (grootte) hiervan.

Hier dient men de controle kaart te laten afstempelen en krijgt men eventueel nieuwe instructies voor de volgende sectie.

De tijden bij de TC Start eventuele opgegeven tussen liggende geheime TC en GTC en de TC Finish worden gemeten en geregistreerd via RallySafe.

Mochten er op de route wegen door natuurlijke blokkade of bebording niet op te nemen zijn in de route, moet men vanaf dat punt een zo kortmogelijke om rij route construeren om de oorspronkelijk route zo snel mogelijk op te nemen en te vervolgen.

Route Sectie: Ingetekende lijn met barricade:

Men dient zo nauwkeurig mogelijk de op de kaart ingetekende lijn van start tot finish te berijden.

Onder de ingetekende lijn is een weg aanwezig.

Men dient de ingetekende lijn zo dichtmogelijk voor een getekende barricade of natuurlijke barricade te verlaten.

Men dient de ingetekende lijn zo dichtmogelijk na een getekende barricade of natuurlijke barricade weer op te nemen.

Men mag alleen gebruik maken van op de kaart voorkomende wegen.

Een weg moet altijd een doorgetrokken bermlijn hebben.

Wegen waarvan beide bermlijnen zijn onderbroken mag men niet in de route opnemen.

Wegen mogen meerdere malen in de om rijroute worden opgenomen maar mogen gedurende het gehele traject maar in een richting worden bereden.

Route Sectie: Punten traject met vrije route / de rijtijd is berekend via de kortste route.

Men dient een route te construeren van punt tot punt de kortste route.

Tegen gesteld rijden van een eerder geconstrueerde/ ingetekend route tussen de punten is niet toegestaan

Op de punten kunnen controles staan.

De rijtijd is door de organisatie berekend volgens de kortste route,

Men mag alleen gebruik maken van op de kaart voorkomende wegen.

Een weg moet altijd een doorgetrokken bermlijn hebben.

Wegen waarvan beide bermlijnen zijn onderbroken mag men niet in de route opnemen.

Wegen mogen meerdere malen in de om rijroute worden opgenomen maar mogen gedurende het gehele traject maar in een richting worden bereden.

Wegen mogen meerdere malen in de om rijroute worden opgenomen maar mogen gedurende het gehele traject maar in een richting worden bereden.

Route Sectie: Pijlen traject met van pijl naar pijl de kortste route.

Men dient de ingetekende pijlen van de voet van de pijl zo nauwkeuring mogelijk te rijden.

Onder de ingetekende pijl is een weg aanwezig.

Men dient tussen de punt van de bereden pijl naar de voet van de volgende pijl via kaartwegen een kortste route construeren.

Men mag alleen gebruik maken van op de kaart voorkomende wegen.

Een weg moet altijd een doorgetrokken bermlijn hebben.

Wegen waarvan beide bermlijnen zijn onderbroken mag men niet in de route opnemen.

Wegen mogen meerdere malen in de om rijroute worden opgenomen maar mogen gedurende het gehele traject maar in een richting worden bereden.

Wegen mogen meerdere malen in de om rijroute worden opgenomen maar mogen gedurende het gehele traject maar in een richting worden bereden.

BIJLAGE 1: AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming van de Europese Unie).

Wanneer persoonsgegevens worden verzameld ten behoeve van een goed verloop van de Dutch Regularity Challenge 2021, zal Stichting Euregio Autosport Organisatie de betrokkene bij het verkrijgen van de persoonsgegevens volgens de volgende informatie:

- A) De identiteit en contactgegevens van de verwerkingsverantwoordelijke is: Stichting Euregio Autosport Organisatie, Woltersweg 58 7552 DD Hengelo (ov) Nederland, +31 74 2423026;
- B) De verwerkingsdoeleinden waarvoor de persoonsgegevens zijn bestemd: de gegevens worden bewaard om over de wedstrijd te communiceren;
- C) De gerechtvaardigde belangen: Stichting Euregio Autosport Organisatie gebruikt de persoonsgegevens voor een efficiënte communicatie en organisatie;
- D) Stichting Euregio Autosport Organisatie geeft de persoonsgegevens die ze van de deelnemers ontvangen heeft niet door aan andere gegevensverwerkers;
- E) Stichting Euregio Autosport Organisatie heeft niet de intentie om de gegevens door te geven aan een derde land;

Naast de hierboven bedoelde informatie verstrekt Stichting Euregio Autosport Organisatie de volgend aanvullende informatie aan betreffende deelnemer:

- a) De persoonsgegevens worden door de Stichting Euregio Autosport Organisatie maximaal 2 jaar bewaard in ieder geval tot na de volgende wedstrijd voor een efficiënte communicatie tussen de deelnemer en organisatie;
- b) De betrokkene heeft het recht Stichting Euregio Autosport Organisatie te verzoeken om zijn persoonsgegevens in te zien en recht te zetten of de verwerking ervan te beperken, alsmede het recht op gegevensoverdraagbaarheid en het recht zich tegen de verwerking te verzetten;
- c) Wanneer de verwerking op toestemming is gebaseerd, heeft de betrokkene het recht die toestemming ten allen tijde in te trekken, zonder dat dit afbreuk doet aan de rechtmatigheid van de verwerking op basis van de toestemming voor de intrekking daarvan;
- d) De betrokkene heeft het recht een klacht in te dienen bij een toezichthoudende autoriteit.
- e) Informatie over de vraag of de eis voor het verstrekken van persoonsgegevens een wettelijke of contractuele verplichting is, dan wel een noodzakelijke voorwaarde om een overeenkomst te sluiten en wat de mogelijke gevolgen zijn wanneer die gegevens niet worden verstrekt;

Wanneer Stichting Euregio Autosport Organisatie voornemens is de persoonsgegevens verder te verstrekken voor een ander doel dan dat waarvoor de gegevens zijn verzameld, verstrekt Stichting Euregio Autosport Organisatie de betrokkene vóór die verdere verwerking informatie over dat andere doel en alle relevante verdere informatie.

Wij verwerken de persoonsgegevens in overeenstemming met de bepalingen in de AVG.

Wij gebruiken de aan ons verstrekte gegevens voor:

- 1) Controle of de inschrijver tijdens de documenten controle overeenkomt met de werkelijke inschrijving;
- 2) Controle door de BSHR/KNAF op het bezit van een geldige wedstrijdlicentie;

- 3) Naamvermelding op de site www.euregioautosport als ingeschreven deelnemer;
- 4) Naamvermelding op de officiële deelnemers / startlijst met recht om deel te nemen aan de wedstrijd waarvoor men zich heeft ingeschreven;
- 5) Naamvermelding voor publicitaire doeleinden betrekking hebben op het onderhavige evenement;
- 6) Gebruiken van het opgegeven e-mail adres om in samenwerking met het BSHR voor communicatie over de onder de KNAF vallende Historische rally evenementen.

Door het volledig ingevulde inschrijfformulier te ondertekenen door zowel bestuurder en navigator aan de Stichting Euregio Autosport Organisatie toe te zenden voor het onderhavige evenement gaat men akkoord met het hierboven gestelde.

BIJLAGE 2: RECHTEN OP AFBEELDINGEN< GEBRUIK EN PREPRODUCTIE.

- 1) Door de ondertekening van het inschrijfformulier voor deelname aan de Dutch Regularity Challenge georganiseerd door de Stichting Euregio Autosport Organisatie, hierna de wedstrijd genoemd, geeft elke persoon die aan de wedstrijd deelneemt, hierna de deelnemer genoemd, zonder voorbehoud toestemming aan de organisator, zowel in zijn persoonlijke naam als in naam van zijn begeleiders, copiloten, sponsors, teamgenoten en/of mecaniciens, hierna de partners genoemd, om zijn wagen, inclusief alle merktekens en zijn naam, stem, beelden en/of biografie te registreren, reproduceren en weer te geven en met alle mogelijke middelen over zijn deelname aan de wedstrijd te berichten, met als doel de wedstrijd en zijn organisator te promoten en een zo groot mogelijk bereik, met name in de media , te creëren.
- 2) Door de ondertekening van het onderhavige inschrijfformulier verbindt de deelnemer zich ertoe om de organisator te berichten over elke klacht van zijn partners met betrekking tot het gebruik en de reproductie van merken, merktekens, namen, stemmen, beelden en/of biografieën en over elk bericht over zijn deelname aan de wedstrijd.
- 3) In de automobielsport gaat het er hoofdzakelijk om de resultaten van de deelnemers en iedereen die hen diensten, financiering en ondersteuning biedt onder de aandacht te brengen.
- 4) De organisator zal de grootste zorg besteden en vrij gebruikmaken van het recht om de grootst mogelijke mediadekking voor de wedstrijd, de deelnemers en hun partners te voorzien.
- 5) De organisator kan hieromtrent dan ook geen verwijt gemaakt worden, tenzij op uitdrukkelijk en voorafgaand schriftelijk verzoek van een deelnemer en/of zijn partner(s) die hun anonimiteit wensen te behouden.
- 6) De deelnemers en/of hun partners die voor persoonlijke doeleinden opnames en andere beelden van de wedstrijd willen maken, dienen de organisator hieromtrent tijdig in te lichten en de opnames voor gebruik te goedkeuring voor te leggen aan de organisator.
- 7) De organisator beschikt over het recht om zich te verzetten tegen elk gebruik dat indruist tegen de promotie van de wedstrijd of dat de wettelijke grenzen van vrije meningsuiting zou overschrijden.
- 8) Door ondertekening van het inschrijfformulier van de wedstrijd erkennen de deelnemers eveneens dat alle intellectuele eigendomsrechten (auteursrechten, merkenrechten, enz) van beelden, teksten en andere opnames van de wedstrijd, zijn deelnemers en/of de partners van laatstgenoemde de exclusieve eigendom zijn of worden van de organisator. Ze verbinden zich er dus toe om het betreffende materiaal enkel en alleen in privékringen te gebruiken en er in geen geval reproducties van te maken.

- 9) Elke schending van de hierboven vermelde rechten en verplichtingen kan leiden tot juridische vervolging op initiatief van de organisator en/of auteurs van teksten, afbeeldingen en andere opnames van de wedstrijd, zijn deelnemers en de partners van laatstgenoemden. De basis hiervoor zijn de wettelijke bepalingen in de wet op intellectueel eigendom, waarin inbreuken of, omgekeerd, de wettelijke rechten van de organisator op basis van de oneerlijke concurrentie beschreven worden, waarbij deze lijst in geen geval beperkend is.

Door het volledig ingevulde inschrijfformulier te ondertekenen door zowel bestuurder en navigator aan de Stichting Euregio Autosport Organisatie toe te zenden voor het onderhavige evenement gaat men akkoord met het hierboven gestelde.

BIJLAGE 3: Route Controle Borden.

CONCEPT

BIJLAGE 4: Lijst met punten conformiteitscontrole.

- 0 Conformiteitskeuring volgens FIA: HTP / HRCP / FIVA / Homolegatie / NVT.
zie artikel 6.1.3 in dit reglement.
- 0 Uiterlijk in goede staat overeenkomstig uitstraling in de juiste tijdgeest.
- 0 Geen reclame op de auto aanwezig welke reglementeer niet is toegestaan.
- 0 Verplichte rallyschilden en startnummers.
- 0 Reclame organisatie op de juiste wijze aangebracht.
- 0 Werking verlichting voor en achter + richtingaanwijzers.
- 0 Werking achter uitrijlamp + paniek verlichting.
- 0 Extra lampen.(max 4) en werking zie artikel 6.2.4 in dit reglement.
- 0 Banden DOT of E keurmerk

- 0 Rally Safe/ Tracking Logger aanwezig en op juiste wijze gemonteerd.
- 0 Tripmaster conform reglement (mechanisch / elektronisch / GPS)
zie artikel 6.4.1 in dit reglement.
- 0 De filmcamera is op een deugdelijke wijze gemonteerd.
- 0 Gordels deugdelijk gemonteerd (standaard / 4 punts / 6 puntst).
- 0 Voorstoelen deugdelijk gemonteerd (standaard / sportstoelen).
- 0 Deugdelijk gemonteerde roll-beugel (optie).
- 0 Brandblusser geldige keuringsdatum (niet ouder dan 2 jaar).
(minimaal 1 aanwezig met inhoud van 2 kg).

- 0 Veiligheidshelm (met geldige FIA goedkeuringsnummer n.v.t.).
- 0 Verbandtrommel aanwezig.
- 0 Gevaren driehoek aanwezig.
- 0 Sleepkabel aanwezig.
- 0 2x veiligheid hesjes (geel) aanwezig.
- 0 Vloeistofdicht grondzeil 2x4 meter en/of lekbak.



BIJLAGE 5: Inbouw en gebruik RallySafe.

Euregio Autosport Organisatie maakt tijdens haar regularity event, de Dutch Regularity Challenge gebruik van het RallySafe systeem.

Dit systeem van SAS Australie wordt wereldwijd gebruikt bij verschillende rally's en ook bij de WRC wedstrijden.

In Nederland is dit systeem bekend onder de naam RallySafe Nederland.

Het RallySafe systeem kan veel, zo kunnen we de deelnemers de hele wedstrijd volgen en zien waar ze rijden of stil staan op plaatsen waar dat niet de bedoeling is. Dan kunnen de mensen in het Rally Control centrum direct met deze equipe contact opnemen. (zie artikel 6.3.2.)

Het RallySafe systeem kan meer en zal ook de start en finish tijden registreren maar ook onderweg de geheime tijdcontroles en de snelheden in de Q zone.

Dat geeft ons als organisatie een goed gevoel dat we de uitslag verwerking op WRC niveau hebben.

Disclaimer RallySafe

Deze handleiding, de specificaties en het daarin opgenomen materiaal, zoals vrijgegeven door Status Awareness Systems en Rallysafe, is enkel voor het doel van informatie geven. Door continue verdere ontwikkeling, informatie en specificaties kunnen op elk moment wijzigen zonder voorafgaande kennisgeving. Rallysafe en de bedrijven die hebben bijgedragen, zijn niet aansprakelijk voor het gebruik van de handleiding of informatie.

Deze handleiding mag worden gebruikt of gereproduceerd zonder enige wijziging, in welke vorm of op enige wijze, voor informatieve doeleinden. Voor andere doeleinden, mag geen enkel deel van de specificatie worden gebruikt of gereproduceerd, in welke vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Rallysafe.

RallySafe vereist een continue betrouwbare stroomvoorziening van 9-28 V DC. Voor uw veiligheid en de continuïteit van de dienstverlening, is het noodzakelijk dat het apparaat is aangesloten op een VN-geschakelde voeding op de positieve batterij terminal of de positieve accu kant van de werkschakelaar. Zorg dat ten alle tijde stroom wordt geleverd aan het apparaat. Gebruik geen ontsteking geschakelde voeding.

De gehele handleiding staat op onze site en daar staan voor de inbouw alle belangrijke onderdelen vermeld.

Is iets niet duidelijk neem dan contact op met Hans of Kim Poortman van Rally Safe of met Euregio Autosport organisatie.

Regels alles wat u kunt voor dat u voorafgaande aan de Dutch Regularity Challenge bij

de conformiteitskeuring komt voor de inbouw van RallySafe dan behouden we een vlotte doorstroom.

BIJLAGE 6: MILIEU

- a) Equipes dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke nadelige effecten van het evenement op de omgeving en het milieu.
- b) Iedere auto dient een stuk landbouwplastic, vloerfolie o.i.d. met een minimale afmeting van 4 x 2 meter aan boord te hebben, wat dient als ondergrond bij reparaties en bij het parkeren tijdens rustpauzes en aan de finish van het evenement (overtreding kan bestraft worden met 100 strafpunten per constatering).
- c) Onder auto's met olie lekkage dient een opvangbak geplaatst te worden.
- d) Op alle plaatsen waar reparaties worden uitgevoerd dient de wedstrijdauto op een gesloten ondergrond gezet te worden.
- e) Deze plaatsen dienen altijd schoon achtergelaten te worden.
- f) Opgevangen afvalvloeistoffen, onderdelen, materialen en voorwerpen moeten in de auto meegenomen worden of in de daarvoor bestemde afvalcontainers worden gedeponerd.
- g) Indien toch nog verontreiniging van de ondergrond heeft plaatsgevonden, is de equipe verplicht dit direct aan de organisatie te melden, onder opgave van alle relevante gegevens.
- h) Eventuele schade wordt onverkort op de betrokken equipe verhaald.