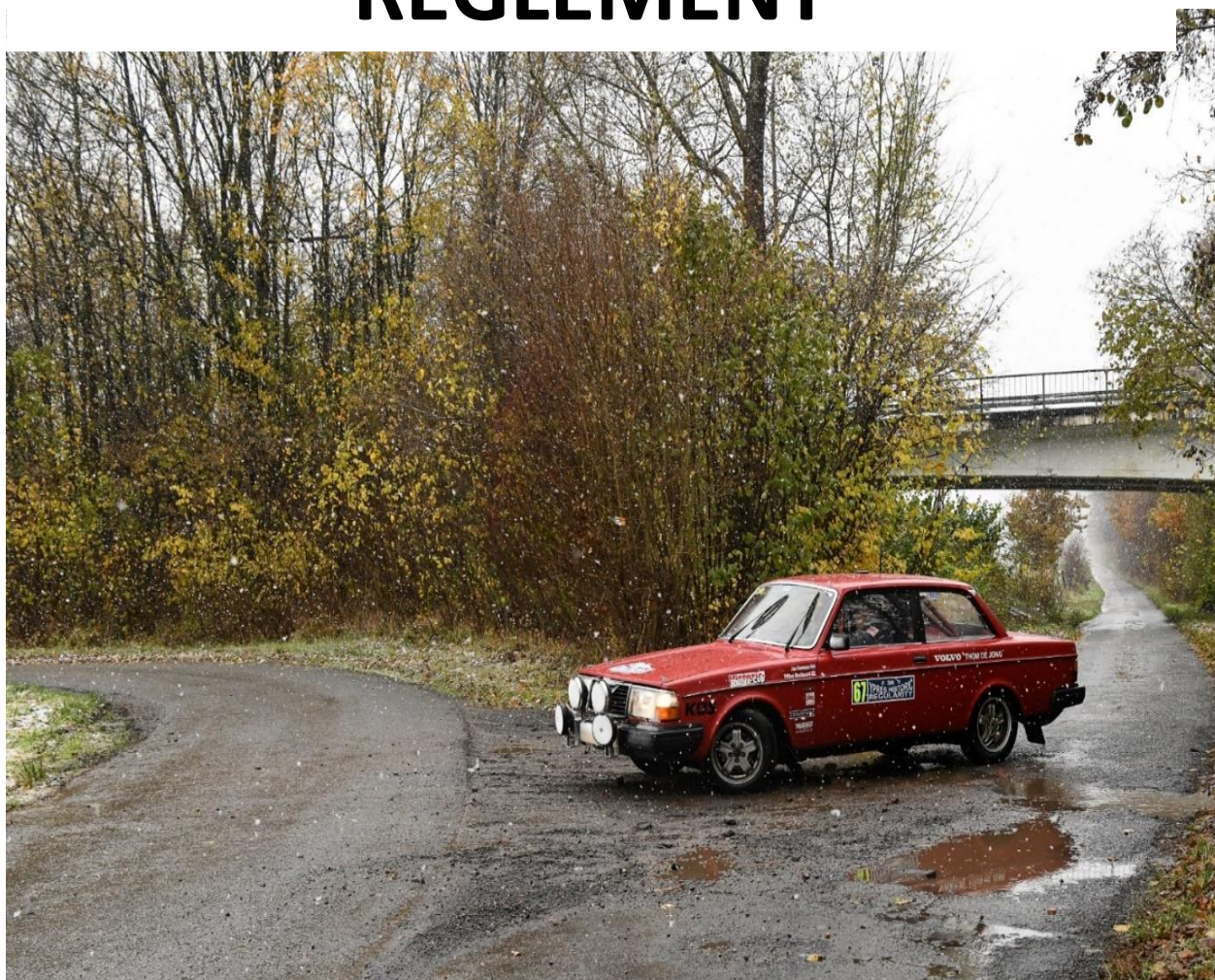




REGLEMENT



INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk A. Org. Reglement

1.0	Algemeen	2
1.1	Organisatie.....	2
1.2	Locatie.....	2
1.3	Programma.....	2
1.4	Inschrijving.....	3
2.0	Reglementering.....	3
3.0	Vergunning.....	3
4.0	Aansprakelijkheid.....	3
5.0	Documenten.....	4
6.0	Verzekering.....	4
7.0	Opbouw rit.....	5
8.0	Protestregeling.....	5
9.0	Prijzen.....	5
10.0	Op te leggen straffen.....	6

Hoofdstuk B Technisch Reglement

1.0	Bepalen klassement.....	7
2.0	Controles en opdrachten.....	7
3.0	Ritpijlen.....	8
4.0	Kaartmateriaal.....	8
5.0	Het rijden van de route.....	8
5.1	Algemene bepalingen.....	8
5.2	Controlekaart.....	9
5.1	Quietzone.....	9

6.0	Routeopdracht BARIL systeem...	10
7.0	Bol-Pijl systeem.....	10
8.0	Pijlen traject.....	10
8.2	Pijlen gekleurde wegen.....	11
8.3	Te gebruiken kaartwegen.....	11
8.4	Herconstructie.....	11
8.5	Voorkennis.....	11
9.0	Kaart afwijkende situaties.....	12
10.0	Straffen.....	12

Toevoeging Technisch Reglement

C Klasse.

1.0	Kaartmateriaal.....	13
1.1	Routeopdracht.....	13
1.2	Herconstructie.....	13
1.3	Voorkennis.....	13
1.4	Straffen.....	13
2.0	Overige straffen.....	14

BIJLAGE 1; Verklaring van vrijwaring

BIJLAGE 2; AVG

BIJLAGE 3; Rechten op afbeelding

BIJLAGE 4; Conformiteitscontrole

BIJLAGE 5; Gebruikte route controle materialen

Dit Bijzonder Reglement is verdeeld in twee hoofdstukken:

- Hoofdstuk A: **Organisatorisch gedeelte;**
- Hoofdstuk B: **Technisch gedeelte:**
 - I. **Wijzigingen / aanvullingen NRR ;**
 - II. **Wijzigingen / aanvullingen TRK deel 1 ;**
 - III. **Toevoeging technisch reglement;**

HOOFDSTUK A: ORGANISATORISCH REGLEMENT

1.0 Algemeen

De 1^e Stoppelland Challenge wordt op zaterdag 1 oktober 2022 georganiseerd door de Automobiel Club Euregio Autosport.

De 1^e Stoppelland Challenge is een open kaartlees / regelmatigheid sportevenement, waarvan de resultaten meetellen voor het NRF Nationaal Kampioenschap Kaartlezen 2022.

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).

1.1. Organisatie

1.1.1. Wedstrijdsecretariaat

Voor en na de rally:

Naam	Organisatie Buro Euregio Autosport Woltersweg 58 7552DL Hengelo (ov)
E-mailadres	info@euregioautosport.nl
Telefoon	074 -2423026
Tijdens de rally:	mob: 0031 (0)6 147 927 47
Naam	Jan Harmsen

1.1.2. Organisatiecomité

Wedstrijdleader	Jan Harmsen	Telefoon: 0031 (0)6 147 927 47
Uitsetter(s)	Ronald Luning, Jan Harmsen, Henni Goossen	
Controle route	n.n.b.	
Contactpersoon deelnemers	Henk Harmsen	
Telefoon	0031 (0)6 53131483	

1.2. Locaties

1.2.1. Startlocatie en Finishlocatie

Naam	Het Wapen van Beckum
Adres	Beckumerkerkweg 20 7554 PV Beckum gem Hengelo (ov) Ingang Haaksbergerstraat
Telefoon	074 - 3676565

1.3. Programma

1e STOPPELLAND CHALLENGE: Meetellend voor het NRF kaartlees kampioenschap 2022

Woensdag 22 juni 2022	20.00 uur; Inschrijving open
Woensdag 22 juni 2022	20.00 uur; Publicatie voorlopig (concept) reglement
Zaterdag 20 augustus 2022	20.00 uur; Publicatie definitief bijzonder reglement
Maandag 19 september 2022	24.00 uur; Inschrijving gesloten om
Donderdag 22 september 2022	20.00 uur; Publicatie lijst met inschrijvingen
Zaterdag 1 oktober 2022	09.00 – 10.00 uur; Documenten controle. Het Wapen van Beckum, Hengelo (Beckum) 10.00 uur Briefing en Publicatie definitieve startlijst 10.15 uur; Uitreiking Routeboek eerste deelnemer 10.31 uur; Uitreiking route controle kaart; 1 ^e deelnemer Traject 1, Starttafel in Wapen van Beckum 16.00 uur; Finish 1 ^e deelnemer wedstrijd, Wapen van Beckum 17.00 uur; Prijs uitreiking

1.4 Inschrijving

Inschrijfgelden

INSCHRIJVING EN BETAALD VOOR 22 SEPTEMBER 2022

A inschrijfgeld: - volledige betaald voor 22 september 2022 kosten € 75 –

LAATSTE MOGELIJKHEID; INSCHRIJVING EN BETAALD NA 22 SEPTEMBER 2022

B- inschrijfgeld: - volledig betaald na 22 september kosten € 90,--

A- Het inschrijfgeld omvat: - ontvangst, lunches, koffiestop, voor 2 personen.
- Verzekeringspremie, routeboek, tijdcontrolekaarten, wedstrijdnummers, rallyborden, trophies,

B- NRF Dag Licentie - Indien niet in bezit van NRF Licentie

C- Boeking hotel kamers - **Apart vermelden op inschrijfformulier**
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).

E- Wenst deel te nemen aan het buffet tijdens de prijsuitreiking van de Dutch Regularity Challenge om 18.30 uur
Kosten € 50,00 per persoon

2.0 Reglementering

De 1^e Stoppelland Challenge wordt verreden volgens de volgende bepalingen;
NRR (uitgave 2018),
ATRR (uitgave 2011),
RNRK (uitgave 2015)

TRK, deel 1 voor alle klassen en het TRK, deel 2 voor de A/B klasse (uitgave 1999, versie febr. 2005), alsmede de daarop gepubliceerde jurisprudentie en de bepalingen van dit Bijzonder Reglement en alle nog door de organisatie te verstrekken aanwijzingen en bepalingen.

Dit bijzonder reglement is goedgekeurd door de NRF onder nummer KL-ABC-...-2022/WdD.

3.0 Vergunning

De 1^e Stoppelland Challenge maakt voor een deel gebruik van de route voor de Dutch Regularity Challenge en is door de Provincie Overijssel op naam van de Stg Euregio Autosport Organisatie ontheffing verleend van het gestelde in artikel 10 van de Wegenverkeerswet.

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.

Ten overvloede wordt er op gewezen dat de deelnemers zich in verband met de verkeersveiligheid en eventuele overlast aan de voorgeschreven snelheid en overige verkeers- en fatsoensregels dienen te houden. De aanbevolen snelheid binnen een bebouwde kom is 30 km per uur!!

4.0 Aansprakelijkheid

Alvorens tot de start van de 1^e Stoppelland Challenge te worden toegelaten, moeten de deelnemers de zogenaamde vrijwaringsclausule, zoals opgenomen in Bijlage 1 van dit reglement, ingevuld en ondertekend inleveren aan de inschrijftafel.

5.0 Documenten

Alle deelnemers dienen in het bezit te zijn van een geldige licentie en/of tijdelijke licentie, uitgegeven door de NRF of één van de bij haar aangesloten leden en moeten deze aan de inschrijftafel tonen. Voor wat de bestuurders betreft, zal er op worden toegezien dat zij in het bezit zijn van een geldig rijbewijs. Bestuurder en navigator mogen tijdens de rit niet van functie verwisselen.

- Acceptatie brief
- Licentie
- Rijbewijs bestuurder
- Kentekenbewijs
- Verzekeringsbewijs (groene kaart)

5.1 De organisator voorziet de equipe van 2 rallyborden en 2 wedstrijdnummers. De rallyborden of rallystickers moeten aan de voor- en achterzijde van de auto aangebracht worden.

5.2 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.

6.0 Verzekering en technische staat van de auto

artikelen 5 en 6 van het NRR.

5. VERZEKERING

- a. De NRF heeft voor de aangesloten verenigingen en stichtingen een collectieve WA-verzekering afgesloten;
 1. Voor organisatoren en deelnemers aan ritten.
 2. Voor de verzekerde bedragen en het eigen risico zie het verzekeringscertificaat en de verzekeringspolis op nrf- autosport.nl onder 'over de NRF-verzekering'.
- b. Ten opzichte van een inschrijver, deelnemer en/of eigenaar van een ingeschreven auto dient ieder ander als derde te worden beschouwd, echter met uitsluiting van een andere inschrijver, deelnemer en/of eigenaar van een ingeschreven auto.
- c. Ongeacht het bovenstaande dient de auto WA te zijn verzekerd, overeenkomstig de bepalingen van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen.
- d. In het geval een deelnemer tijdens het rijden van een rit betrokken is geweest bij een ongeval, waaruit aansprakelijkheidstelling door derden kan voortvloeien, is deze deelnemer verplicht daarvan terstond na de melding aan de finish-controle schriftelijk mededeling te doen aan de organisator van de rit.
Bij niet voldoen aan deze bepaling zal de deelnemer voor eventueel door hem veroorzaakte schade persoonlijk aansprakelijk gesteld kunnen worden.

6. TOEGELATEN AUTOMOBIELEN

- a. Alle type automobielen worden tot de rit toegelaten;
Het is verboden deel te nemen met automobielen welke zijn voorzien van een zogenaamd handelaarskenteken (bijv. FH of HF). In bijzondere gevallen kan de organisator ook beslissen andere voertuigen tot de rit toe te laten.
- b. De deelnemende auto moet voldoen aan alle eisen gesteld in de verkeerswetgeving. De organisator heeft de plicht auto's, die niet aan redelijke eisen van veiligheid voldoen, niet tot deelneming aan een rit toe te laten.
- c. Op straffe van uitsluiting moet de gehele rit worden gereden met de automobiel waarmee is ingeschreven en gestart. In bijzondere gevallen kan de organisator toestemming verlenen van deze bepaling af te wijken.
- d. Voor Klassiekers gelden andere bepalingen, welke zijn omschreven in het Reglement Nationaal Kampioenschap voor Klassiekers (NKKLAS).

7.0 Opbouw van de rit

De 1^e Stoppelland Challenge bestaat uit twee trajecten het eerste traject uit een sectie en het tweede traject uit 2 secties met tussen het eerste en tweede traject een verplichte rust / hergroepering.

De deelnemers dienen zich minimaal 30 minuten voor hun starttijd te melden aan de starttafel.

	A	B	C
Totale lengte	125 km	110 km	100 km
Basis gemiddelde snelheden	30 km/u	25 km/u	24 km/h

Per sectie kan hiervan worden afgeweken, zie hiervoor tijdschema in het route boek

De eerste equipe start om **10.31** uur.

Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven kan het tijdschema tussentijds gewijzigd worden. Deze wijziging zal bij een VTC, bij een bemande routecontrole of in de rust aan de deelnemers bekend worden gemaakt.

8.0 Protest-regeling

Conform art. 16a en 17 van het NRR.

16. ROUTETECHNISCH PROTEST

a. Indien een evenement meetelt voor een Nationaal of Regionaal Kampioenschap dan is een Routetechnisch protest niet toegestaan. De ideale controlekaart zoals door de organisator gepubliceerd is bindend.

Het blijft wel mogelijk om binnen 15 minuten na publicatie van de voorlopige uitslag de organisatie te attenderen op (vermeende) rekenfouten.

17. WEDSTRIJDTECHNISCH PROTEST Voor Wedstrijd technische protesten en beroepen geldt de navolgende regeling.

a. Protesten, betrekking hebbende op bestuurders, navigators en automobielen, dan wel de organisator zelf, kunnen worden ingediend: 1. indien betrekking hebbende op fouten, geconstateerd gedurende de rit: binnen een half uur na sluiting van de finish; 2. indien betrekking hebbende op de voorlopige uitslag, bekend gemaakt direct na afloop van de rit: binnen 15 minuten na de bekendmaking;

b. Protesten moeten schriftelijk en ondertekend bij de wedstrijdleiding van de betreffende rit worden ingediend.

c. De behandeling van protesten geschiedt door wedstrijdleiding van de betreffende rit.

9.0 Prijzen

Algemeen klassement: 2 trophies voor de 1^e, t/m 3^e plaats in de klassen Expert, Sport en Tour.
Totaal 1 op de 5 teams

.Best Mixed equipe 2 trophies voor de beste equipe in de klassen Expert-Sport en Tour.

Coupe des Dames: 2 trophies voor de beste equipe in de Expert-Sport en Tour klassen

Prijsuitreiking

De prijsuitreiking is op 1 oktober 2022, in Het Wapen van Beckum

10.0 Op te leggen straffen;

Niet starten

- Auto voldoet niet aan wegenverkeerswetgeving
- Motorgeluid boven 95 dB(A)
- Auto niet uitgerust met de juiste banden
- Auto voorzien van meer dan 6 lampen aan de voorzijde
- Een of meerdere uitrustingsmiddelen niet aanwezig in de auto
- Equipe niet in overeenstemming met het inschrijfformulier/ Bestuurder geen rijbewijs
- Geen geldig startbewijs
- Inschrijfformulier niet ondertekend/ Inschrijfformulier te laat ingezonden/ Inschrijfgeld niet betaald
- Auto niet voorzien van een geldige verzekering
- Geen persoonlijke ongevallen/inzittenden-verzekering
- Verklaring niet ondertekend
- Documentencontrole niet met goed gevolg afgelegd
- Niet kunnen overleggen van de bij de auto behorende documenten
- Auto niet goedgekeurd

Tijdpuntern

- Gebruik van elektronisch communicatiemiddel 30 strafpunten

Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleider

- Afwezigheid of gewijzigde reclame van de organisator.
- Reclame op de auto conflicteert met die van de organisator/is niet in de geest van het evenement/overschrijding maximale afmeting
- Namen van de rijders niet correct of bloedgroep vermeld op de auto
- Kentekenplaat bedekt / rallyschilden / rallystickers en/of wedstrijdnummers niet correct aangebracht en/of vermist
- Onsportief gedrag en of overtredingen van de wegenverkeerswet.

Uitsluiting

- Laatste tijdcontrole(finish) van de Stoppelland Challenge gemist/niet op eigen kracht gefinisht/auto niet rijwaardig.
- Weigering om de auto te laten onderzoeken / controleren

HOOFDSTUK B: TECHNISCH REGLEMENT

I WIJZIGINGEN / AANVULLINGEN NRR

1.0 Bepaling van het klassement

Conform art. 15.a NRR 2018

BEPALING VAN HET KLASSEMENT

a. In volgorde van de aan ieder van de geklasseerde equipes toegekende strafpunten wordt een klassement gemaakt.

Conform art. 4.h RNRK.

Als twee of meer equipes met een gelijk aantal strafpunten zijn geëindigd wordt de exaequo regeling toegepast. De ex-aequo dient plaats te vinden bij een bemande routecontrole. Deze ex-aequo moet door de organisatie op een duidelijke plaats worden neergezet opdat deze door de deelnemers(ster) gemakkelijk te vinden is. Ter plaatse wordt de normtijd tot deze routecontrole verstrekt aan de deelnemers(sters). De werkelijke passeertijd wordt genoteerd op de controlekaart. Missen van deze bemande routecontrole wordt bestraft met 30 strafpunten. Voor de rangschikking in ex-aequo gevallen zal door het missen van de ex-aequo gerekend worden met de grootste afwijking + 1. **Het team met de kleinste tijdafwijking bij alle tijdcontroles in de Bol-Pijl regelmatigheid sectie krijgt de hoogste klassering.** Geeft dit geen uitsluitel dan wordt er gekeken wie het langst foutloos heeft gereden, vervolgens naar de volgende fout enzovoorts. Geeft dit dan nog geen uitsluitel dan beslist het lot (de toss). Voor de rangschikking en de volgorde in de eindstand en dus ook voor de prijsuitreiking wordt deze ex-aequo regeling gehanteerd. De kampioenschapspunten worden aldus toegekend conform de ex-aequo regeling. In de eindstand dient de ex-aequo aangegeven te worden door de afwijking achter de behaalde strafpunten te zetten (b.v. + 25 of - 28).

II WIJZIGINGEN / AANVULLINGEN TRK DEEL 1

2.0 Controles en opdrachten

Conform art. 1 van het TRK deel 1 en onderstaande wijzigingen/aanvullingen.

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, bijvoorbeeld: A = herstelopdracht is alleen bedoeld voor de A klasse, B en C = herstelopdracht is bedoeld voor de B én de C klasse.

Herstelcodes:

- 1L - eerste weg links;
- 1R - eerste weg rechts;
- EL - einde weg links;
- ER - einde weg rechts;
- XR - viersprong rechts;
- HK - hier keren
- HKL - hier keren, 1e weg links
- BM - bezig met punt/pijl/blokkering
- NVO Niet verder omrijden, vervolg de voorgenomen route
- NRC - nieuwe route construeren
- NHC - nieuwe herconstructie maken
- NWG - nieuwe weg gebruiken
- NAG - nieuwe aansluiting gebruiken
- NVH - niet (verder) herconstrueren
- GRV - geconstrueerde route vervolgen
- DMP 2 - doorgaan met pijl/punt/blokkering 2
- A, B, of C - opdracht geldt alleen voor de bedoelde klasse
- DMIL - Niet (verder) omrijden, doorgaan met de ingetekende lijn;
- DMP 2 -Bol-pijl: doorgaan met opdracht 2;
 - Kaartlezen: niet (verder) omrijden, nieuwe route naar punt/pijl 2 construeren en rijden met inachtneming van de van toepassing zijnde bepalingen van hoofdstuk 3
- XX - Cijfercontroles zijn keercontroles en sluiten een weg van een zijde af.

3.0 Ritpijlen

Conform art. 2 van het TRK deel 1 en onderstaande aanvullingen:

- a. Aan de route geplaatste ritpijlen, komen overeen met een bij de wedstrijdtafel geplaatst model.
- b. Genoemde ritpijlen zijn voorzien van de logo met tekst Euregio Autosport
- c. Een horizontaal wijzende ritpijl geeft aan dat ter plaatse links dan wel rechts gegaan dient te worden.
- d. Een met de punt omhoog wijzende ritpijl geeft aan dat ter plaatse rechtdoor gegaan moet worden.
- e. Een met de punt naar beneden wijzende ritpijl, welke meer dan 25 meter in de weg (in het terrein) staat, heeft dezelfde betekenis als een bord met het opschrift Hier Keren.
- f. Een met de punt naar beneden wijzende ritpijl, welke tot maximaal 25 meter in een weg (in het terrein) staat, geeft aan dat de betreffende weg ter plaatse niet ingereeden mag worden. Deze situatie wordt niet beschouwd als noodgedwongen keren.
- g. Een bord met opschrift DLW heeft dezelfde betekenis als een met de punt naar beneden wijzende ritpijl.
- h. Een tegen de rijrichting in wijzende ritpijl, of een ritpijl waarvan kennelijk alleen de achterzijde zichtbaar is dient te worden genegeerd.
- i. Pijlen voorzien van een klasseletter(s) gelden alleen voor de betreffende klasse(s).
- j. wanneer bij een ritpijl een klasse is vermeld, geldt die ritpijl alleen voor de vermelde klasse en dient deze door de andere klassen genegeerd te worden.

4.0 Kaartmateriaal

Conform art. 3 van het TRK deel 1 en onderstaande aanvullingen:

- a. het verstrekte kaartmateriaal heeft een schaal van **1:50.000** (1 cm op de kaart is 500 meter in werkelijkheid).
- b. onder pijlen worden mede verstaan lijnstukken voorzien van een pijlteken op het lijnstuk in plaats van aan het einde van het lijnstuk; de pijl heeft dan de lengte van het gehele lijnstuk.

5.0 Het rijden van de route

Conform art. 5 van het TRK deel 1 en onderstaande aanvullingen / wijzigingen.

- a. Kleine "uitwasjes" aan de ingetekende lijn of pijlen worden geacht overeenkomstig de berijdbare situatie ter plaatse te zijn getekend.
- b. Art. 5.g van het TRK deel 1 wordt als volgt vervangen:
keren op de route is **verplicht**:
 - indien noodgedwongen (verkeerstechnisch of bijvoorbeeld door een hek of iets dergelijks);
 - indien daartoe opdracht wordt gegeven of bij een getalcontrole;
 - indien men (zonder opdracht) een pijl tegengesteld dreigt op te rijden;**keren is toegestaan**:
 - bij de opdrachten NAG en NWG.
 - bij veranderde wegaansluitingen.

Om overlast voor de bewoners in het wedstrijdgebied zoveel mogelijk te voorkomen is het nooit de bedoeling van de uitzetters om particuliere in- of opritten naar woonhuizen te berijden. Ter plaatse kan wel een keercontrole zijn geplaatst.

5.1 Algemene bepalingen

Alle bemande 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.

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

Alle onbemane controles zijn herkenbaar aan een oranje vlag met daaraan een controle bordje voorzien van een letter of cijfer.

De z.g.n. scherpridders kunnen ook zondervlag zijn geplaatst zowel link als rechts van de te rijden route.

5.2 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.

De equipe is verantwoordelijk voor het afgeven van de tijdcontrolekaart bij de verschillende controles en voor het controleren van de geregistreeerde tijd.

5.3 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 7.1 (onsportief gedrag)

6.0 Routeopdracht

Ingetekende lijn:

6.1 Ingetekende lijn met barricades (BARIL)

1. De op de kaart ingetekende lijn dient van begin tot eind zo nauwkeurig mogelijk in de aangegeven richting bereden te worden, met uitzondering van de door barricades geblokkeerde weggedeelten.
2. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een weg te liggen.
3. De ingetekende lijn (of een deel daarvan) mag niet tegengesteld bereden worden.
4. Kleine "uitwasjes" aan de lijn worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. De ingetekende lijn wordt onderbroken door genummerde barricades (dwarsstreepjes) of natuurlijke barricades.
6. Het is niet toegestaan om een weg of weggedeelte dat voorzien is van een barricade te berijden. In nummervolgorde dient om elke barricade een nevenroute geconstrueerd te worden, waarbij in volgorde van belangrijkheid geldt dat:
 1. de ingetekende lijn op de reglementair laatst mogelijke samenkomst van kaartwegen vóór de barricade wordt verlaten;
 2. de ingetekende lijn op de reglementair eerst mogelijke samenkomst van kaartwegen ná de barricade wordt hervat;
 3. de nevenroute zo kort mogelijk is.
7. Het samenstel van (de wél te rijden delen van) de ingetekende lijn en de nevenroutes vormt de voorgenomen route.

Gekleurde wegen in omrijroute

8. Wegen in de geconstrueerde omrijroute waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van witte en rode wegen.

7.0 Bol-Pijl Systeem:

7.1 Bol-pijl (met afstanden)

1. Aan de hand van bol-pijl opdrachten, bestaande uit situatieschetsen met eventueel aanvullende aanduidingen, dient met inachtneming van de hiernavolgende bepalingen steeds of de langste route te worden gereden van de bol naar de punt van de pijl. De punt van de pijl dient in de aangegeven richting bereiden te worden. Binnen een situatieschets mogen wegen maar eenmaal in de te rijden route opgenomen worden.
2. Bij een situatieschets kan de afstand vanaf de vorige bol-pijlsituatie en de totaalafstand vanaf de start en/of tot de finish van het routedeel waarvoor de bol-pijl opdrachten gelden zijn aangegeven. Het meetpunt kan in de tekening aangegeven zijn met een sterretje (*).
3. De bol-pijl opdrachten dienen in nummervolgorde uitgevoerd te worden.
4. De situatieschetsen zijn niet op schaal getekend.
5. De situatieschetsen kunnen gestileerd zijn weergegeven. Dit wil zeggen dat het meer of minder schuin of gebogen lopen van wegen niet zo getekend hoeft te zijn. Wegen die in de situatietekening een hoek van 90° maken hoeven dat in werkelijkheid niet te doen.
6. Verharde wegen zijn getekend middels een ononderbroken lijn.
7. Onverharde wegen zijn getekend middels een onderbroken lijn (stippellijn).
8. Doodlopende wegen, wegen die verboden zijn om in te rijden en als zodanig herkenbare particuliere inritten mogen niet worden ingereden. Deze wegen hoeven niet, maar kunnen voor extra oriëntatie wel zijn getekend. Deze wegen zijn dan voorzien van een blok(keringsstreep)je.
9. Alle verharde wegen die op de werkelijke situatie uitkomen en ingereden mogen worden, zijn in de situatieschets opgenomen. Onverharde wegen kunnen wel, maar hoeven niet in de situatieschets te zijn opgenomen.
10. Tussen de bol-pijl opdrachten dient men de doorgaande (hoofd)weg te volgen.

8.0 Pijlen traject

8.1 Pijlen kortste route

1. Van het begin tot het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient over kaartwegen een aaneengesloten route te worden geconstrueerd, waarin alle in de routeopdracht (zie routeboek) genoemde pijlen van begin tot eind en in de in de routeopdracht aangegeven nummervolgorde zijn opgenomen.
2. 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.
3. Een pijl mag uitsluitend in de door de pijlpunt aangegeven richting in de route opgenomen worden.
4. Kleine 'uitwasjes' aan pijlen worden geacht overeenkomstig de ter plaatse berijdbare situatie te zijn getekend.
5. Onder een pijl wordt geacht een kaartweg te liggen.
6. Het is toegestaan om pijlen eerder te berijden dan ze aan de beurt zijn en reeds eerder bereiden pijlen nogmaals te berijden. Het is ook toegestaan pijlen zijdelings op te rijden en te verlaten en pijlen te raken en te kruisen.
7. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.

8.2 Pijlen gekleurde wegen

1. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt dient over een zo kort mogelijke afstand (dus liefst helemaal geen) gebruik gemaakt te worden van witte en rode wegen.
2. Op weg naar een pijl of het eind van het routegedeelte waarvoor dit systeem geldt, dient met inachtneming van het bovenstaande steeds de kortste route te worden geconstrueerd. Zo ontstaat de voorgenomen route.
3. Van start tot finish moet een aaneengesloten route worden gereden waarbij een aantal op de kaart staande en pijlen (of lijnstukken voorzien van een pijlteken) in nummervolgorde moet worden opgenomen.
4. Tussen de start en de voet van de eerste pijl, tussen een punt van een pijl en de voet van de volgende pijl en van het laatste de punt van de laatste pijl tot de finish dient de kortste route te worden bereden via op de kaart staande wegen. Dit is de **hoofdroute**.
5. Pijlen dienen in hun geheel, d.w.z. van de voet tot de punt in de route te worden opgenomen.

8.3 De voor de routeopdracht te gebruiken kaartwegen

1. Wegen voorzien van een pijl mogen meermalen geheel of gedeeltelijk worden bereden doch uitsluitend in de richting van de pijl. Kruisen en raken van pijlen wordt niet beschouwd als tegengesteld rijden. Indien men door een pijl of opdracht bij een routecontrole gedwongen wordt een op de kaart voorkomende pijl tegengesteld te gaan berijden, dan dient dat over een zo kort mogelijke afstand te geschieden. Indien men (zonder opdracht) een pijl tegengesteld dreigt op te rijden, dan is keren verplicht.
2. Niet door een pijl bedekte kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen onbeperkt in een richting worden bereden.

8.4 Herconstructie

1. Indien de hoofdroute niet kan of mag worden bereden, moet via kaartwegen een zodanige herconstructie worden gemaakt dat de hoofdroute op de eerstvolgende samenkomst van kaartwegen (= opnamepunt) via een zo kort mogelijke route in de geconstrueerde richting wordt voortgezet;
2. Indien een herconstructieroute niet kan of mag worden bereden, vervalt deze herconstructieroute geheel. Men dient vanaf het punt van onderbreking een nieuwe herconstructie te maken met inachtneming van het gestelde onder 1.

3 De voor de herconstructie te gebruiken kaartwegen

Voor de in de herconstructie op te nemen kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen gelden dezelfde bepalingen als die welke gelden voor de routeopdracht.

8.5 Voorkennis

Conform art. 9 van het TRK deel 2.

- a. Er dient te worden geconstrueerd en gereden zonder voorkennis, tenzij zulks resulteert in het voortdurend rijden van dezelfde route.
- b. Hiermee wordt bedoeld dat de situatie zoals die op de kaart is aangegeven altijd bepalend blijft voor de te kiezen route. Ook al heeft men tijdens de rit reeds geconstateerd dat een bepaalde weg niet te berijden is, dan nog mag men daarmee bij het bepalen van latere gedeelten van de route geen rekening houden en zonodig dient deze kaartweg weer in de her- c.q. routeconstructie te worden opgenomen.
- c. Indien een weg niet berijdbaar blijkt te zijn en men gaat herconstrueren dan wordt men geacht het niet berijdbaar zijn van die weg te onthouden totdat men de geconstrueerde route vanaf het opnamepunt heeft bereden.
- d. Indien men tijdens het rijden van een herconstructie geconstateerd heeft dat het verloop van een weg, tussen het 'begin' en het 'eind', niet overeenkomstig de kaartsituatie is, maar deze weg mag vanwege de bepalingen omtrent van de kaart afwijkende situatie bereden worden, dan mag men de betreffende kaartweg wederom gebruiken.
- e. Ondanks eventuele voorkennis omtrent het op een bepaald punt niet berijdbaar zijn van een op de kaart voorkomende weg, mag deze kaartweg zonodig van de andere zijde in de herconstructie worden gebruikt.

9.0 Van de kaart afwijkende situaties

Conform art. 10 van het TRK deel 2 en onderstaande wijziging en aanvullingen.

a. Algemeen 1. Indien wordt afgeweken van de bepalingen van punt b of c van dit artikel, dan wordt dit in het Bijzonder Reglement duidelijk aangegeven.

2. In voorkomende gevallen wordt m.b.t. artikel 10.b of 10.c de lengte 'X' resp. 'Y' in het Bijzonder Reglement vermeld.

3. Een 'doorsteekje' is een niet op de kaart voorkomende berijdbare verbinding van maximaal 'Y' meter tussen een niet op de kaart voorkomende weg en een op de kaart voorkomende weg. Het gebruik van een doorsteekje heeft tot doel zo kort mogelijk over niet op de kaart voorkomende wegen te rijden.

4. Wanneer men tijdens het berijden van een niet op de kaart voorkomende weg een op de kaart doodlopende weg kruist, dan dient deze weg vanaf dat punt in de niet doodlopende richting te worden bereden.

5. Van een veranderde wegaansluiting is alleen sprake aan het 'begin' van een weg.

6. Bij een gewijzigde situatie aan het 'eind' van een weg is sprake van een op de kaart voorkomende weg, die overgaat in een niet op de kaart voorkomende weg. Dit geldt eveneens voor wegverleggingen tussen het 'begin' en het 'eind' van een weg.

7. In de situatie a is er geen en in de situaties b en c wel sprake van een van de kaart afwijkende situatie a. b. c. b. Veranderde wegaansluitingen Veranderde wegaansluitingen mogen niet worden bereden, behalve indien de 'kaart'-situatie voor of op de eerstvolgende samenkomst van wegen kan worden bereikt via een route met een lengte van maximaal 'X' rijmeters.

De 'kaart'-situatie dient men zoveel mogelijk in de geplande richting te berijden. Keren is hierbij niet toegestaan. c. Niet op de kaart voorkomende wegen 1. Indien men door een ritpijl of opdracht gedwongen wordt een niet op de kaart voorkomende weg op te rijden, dan blijft men deze niet op de kaart voorkomende weg volgen tot de eerste mogelijkheid om via, volgens de (her)constructie toegestane kaartwegen, de route weer op te nemen. Het is daarbij niet toegestaan 'doorsteekjes' te gebruiken. 2. Wanneer slechts de keuze bestaat tussen keren of het gaan berijden van een niet op de kaart voorkomende weg, of een doodlopende kaartweg, dan gaat men deze niet op de kaart voorkomende weg c.q. doodlopende kaartweg berijden tot de eerste mogelijkheid om via, volgens de (her)constructie toegestane kaartwegen, de route weer op te nemen. 'Doorsteekjes' met een lengte van maximaal 'Y' meter dienen daarbij te worden gebruikt.

Zie publicatiebord:

a. Veranderde wegaansluitingen:

X = 100 meter. Keren is hierbij **toegestaan**.

b. Niet op de kaart voorkomende wegen: Y = 100 meter.

10.0 Straffen

Niet starten op de volle minuut, in dezelfde minuut als de voorgaande equipe	30 strafpunten
Starten vóór het startsein of zelfstart (TC)	30 strafpunten
Elke seconde te vroeg/laat bij een TC (indien niet gewijzigd)	per 1 minuutafwijking 1 stafpunt
Start gemist	30 strafpunten
TC gemist	30 strafpunten
Missen van een (geheime) routecontrole tijdens de rally	30 strafpunten
Maximum indien aangedaan, per TP	30 strafpunten
Maximum straf voor gemiste TC's, per regularity	30 strafpunten

III TOEVOEGING TECHNISCH REGLEMENT C-KLASSE

1.0 Kaartmateriaal

Conform art. 3 van het TRK deel 1 en onderstaande aanvulling:

In alle gevallen waarin de werkelijke situatie niet overeenkomt met de kaartsituatie wordt deze geacht te zijn voorzien van een cirkel.

1.1 Routeopdracht

1. Van start tot finish moet een aantal op de kaart ingetekende pijlen (of lijnstukken voorzien van een pijlteken) bereden worden. Het berijden dient te geschieden in nummervolgorde volgens een aaneengesloten route, waarbij de pijlen in hun geheel, d.w.z. van de voet tot de punt, bereden moeten worden.
2. Tussen de start en de voet van de eerste pijl, tussen de punt van de ene en de voet van de in nummervolgorde volgende pijl en van de laatste pijl tot de finish dient de kortste route te worden gereden via op de kaart staande wegen.
3. Het is **niet** toegestaan om :
 - pijlen zijdelings op te rijden (ook niet via een niet op de kaart voorkomende weg);
 - pijlen zijdelings te verlaten;
 - pijlen te raken of te kruisen op gelijk niveau (ook niet via een niet op de kaart voorkomende weg);
 - pijlen in tegengestelde richting te berijden.Het is **wel** toegestaan om:
 - reeds bereden pijlen nogmaals te berijden;
 - pijlen eerder te berijden dan zij aan de beurt zijn (dit geldt niet als het reglementair berijden van de route conform punt 1 van de routeopdracht).
4. Niet door een pijl bedekte kaartwegen en samenkomsten van kaartwegen mogen onbeperkt in alle richtingen worden bereden.

1.2 Herconstructie

Indien een weg niet kan of mag worden bereden, dient vanaf het punt van onderbreking een nieuwe route te worden gekozen en bereden, welke voldoet aan het gestelde in de routeopdracht. **Keren** is hierbij **niet toegestaan** (tenzij na een keeropdracht of getalcontrole).

1.3 Voorkennis

Indien een weg niet kan of mag worden bereden, dan wordt men geacht dit te onthouden tot men de voet van de aan de beurt zijnde pijl heeft bereden. Vanaf dat punt mogen alle niet door een pijl bedekte kaartwegen weer in de route worden opgenomen.

Indien een weg vanaf één zijde niet bereden kan of mag worden, mag men nimmer aannemen, dat deze weg dan ook niet berijdbaar is vanaf de andere zijde.

1.4 Straffen

Niet starten op de volle minuut, in dezelfde minuut als de voorgaande equipe	30 strafpunten
Starten vóór het startsein of zelfstart (TC)	30 strafpunten
Elke seconde te vroeg/laat bij een TC (indien niet gewijzigd)	per 1 minuutafwijking 1 stafpunt
Start gemist	30 strafpunten
TC gemist	30 strafpunten
Missen van een (geheime) routecontrole tijdens de rally	30 strafpunten
Maximum indien aangedaan, per TP	30 strafpunten
Maximum straf voor gemiste TC's, per regularity	30 strafpunten

2.0 Overige straffen

- Ander kaartmateriaal en/of informatie van het internet: per overtreding: 30 strafpunten
- 1^e verkeersovertreding / meer dan 10 km/uur te snel gereden, per Km te snel 60 strafpunten
- 2^e verkeersovertreding / meer dan 10 km/uur te snel gereden, per km te snel 90 strafpunten
- Uit verkeerde richting controle benaderen / verlaten 30 strafpunten
- Tijdcontrolekaart vermist 30 strafpunten
- Passeercontrole/Geheime- of (on-)bemande passeercontrole gemist 30 strafpunten
- Elke minuut te laat bij een tijdcontrole per 1 minuut 1 strafpunt
- Elke minuut te vroeg bij een tijdcontrole per 1 minuut 2 strafpunten
- Tijdcontrole gemist, overschrijding maximum vertraging (MPL) 30 strafpunten
- Elke minuut te laat bij de start van het evenement of etappe, tot 15 minuten 1 strafpunt
- Meer dan 15 minuten te laat bij de start van een etappe 30 strafpunten
-
- Te vroeg melden aan de laatste tijdcontrole (Finish) van een etappe 0 strafpunten
- Auto niet aangeboden ter controle op de aangegeven tijd en datum 30 strafpunten

2.1 Straffen ter beoordeling van de wedstrijdleader, tot maximaal uitsluiting

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

2.2 Uitsluiting

- 3^e verkeersovertreding
- meer dan 50% te snel gereden dan toegestaan
- Het missen van de laatste controle van een etappe (Finish)

BIJLAGE 1.:

DECLARATION/INDEMNITY CLAUSE

I have read the present Regulations of the **Automobiel Club EUREGIO AUROSPORT** and agree to be bound by them.

I declare that I am physically and mentally fit to take part in the event and I am competent to do so.

I acknowledge that I understand the nature and the type of the event and the potential risk inherent with motor sport and agree to accept that risk.

I declare that the car hereby entered is suitable and roadworthy for the event and that it is in conformity with the traffic Laws and Regulations for the use on public roads.

I declare that the use of the entered car is covered by insurance as required by the law which is valid for the use on public roads.

I declare as driver of the entered car that I am in the possession of a valid driving licence.

The FIA, members of FIA promotor, the KNAF, section board and members, NRF, NHRF, DHRC, organisers, the municipalities and other (local and provincial) authorities, sponsors, members of the organising team, officials and marshals of the event decline liability in any incident or accident caused by or to competitors and competing cars during the event.

The FIA, members of FIA, promotor, the KNAF, section board and members, NRF, NHRF, DHRC, organiser, organising team, the municipalities and other (local and provincial) authorities, members of the organizing committee, sponsors, officials and marshals of the event decline liability caused by riots, vandalism, natural catastrophes, etc.

The FIA, members of FIA, promotor, the KNAF, section board and members, NRF, NHRF, DHRC,organisers, the municipalities and other (local and provincial) authorities, members of the organizing committee, sponsors, officials and marshals of the event also decline any liability for breach of the laws and Regulations of countries by competitors in which the event will take place.

Competitors will be held responsible for the consequences (material-, immaterial-, injury- or consequential damages) of any incident or accident or violation of the Laws and Regulations in which they may be involved.

Competitors will not be able to claim against the FIA, members of FIA, promotor, the KNAF, section board and members, NRF, NHRF, DHRC, organisers, the municipalities and other (local and provincial) authorities, members of the organizing committee, sponsors, officials and marshals of the event which is a result of activities of the said legal entity or persons so far as the organisational activities for the benefit of the event.

Date/Datum: - - 2022.

NAME DRIVER / NAAM BESTUURDER

.....
SIGNATURE DRIVER

VERKLARING VAN AFSTAND

Start No.

Ik heb het reglementen van de **Automobiel Club EUREGIO AUTOSPORT** gelezen en verklaar ermee akkoord te gaan.

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 ken de aard van het evenement en de mogelijke risico's, inherent aan autosport en verklaar deze risico's te accepteren.

Ik verklaar dat de ingeschreven auto geschikt en rijvaardig is voor het evenement 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, als bestuurder van de ingeschreven auto, in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs.

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

De FIA, leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, NRF, NHRF, DHRC, organisator, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden, de leden van het organisatiecomité, sponsors, officials en medewerkers van het evenement aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid als gevolg van rellen, vandalisme, natuurgeweld, enz.

De FIA, leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, NRF, NHRF, DHRC, organisator, de gemeenten en overige (lokale en provinciale) overheden, de leden van het organisatiecomité, sponsors, officials en 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, leden van de FIA, de promotor, de KNAF, sectiebestuur en leden, NRF, NHRF, DHRC, organisator, de gemeenten en overige (lokale en provinciale)overheden, sponsors, officials en 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.

NAME CO-DRIVER / NAAM NAVIGATOR

.....
SIGNATURE CO-DRIVER
HANDTEKENING NAVIGATOR

BIJLAGE 2: AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming van de Europese Unie).

Wanneer persoonsgegevens worden verzameld ten behoeve van een goed verloop van de Stoppelland Challenge 2022, zal Automobiel Club Euregio Autosport de betrokkene bij het verkrijgen van de persoonsgegevens volgens de volgende informatie:

- A) De identiteit en contactgegevens van de verwerkingsverantwoordelijke is: Automobiel Club Euregio Autosport, 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: Automobiel Club Euregio Autosport gebruikt de persoonsgegevens voor een efficiënte communicatie en organisatie;
- D) Automobiel Club Euregio Autosport geeft de persoonsgegevens die ze van de deelnemers ontvangen heeft niet door aan andere gegevensverwerkers;
- E) Automobiel Club Euregio Autosport heeft niet de intentie om de gegevens door te geven aan een derde land;

Naast de hierboven bedoelde informatie verstrekt Automobiel Club Euregio Autosport de volgend aanvullende informatie aan betreffende deelnemer:

- a) De persoonsgegevens worden door de Automobiel Club Euregio Autosport 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 Automobiel Club Euregio Autosport 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 de Automobiel Club Euregio Autosport is de persoonsgegevens verder te verstrekken voor een ander doel dan dat waarvoor de gegevens zijn verzameld, verstrekt de Automobiel Club Euregio Autosport 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 NRF 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 de NRF voor communicatie over de onder de NRF vallende rally evenementen.

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

BIJLAGE 3 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 4: Lijst met punten conformiteitscontrole.

- 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.
- 0 Banden DOT of E keurmerk

- 0 Tripmaster conform reglement (mechanisch / elektronisch / GPS)
- 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 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: Gebruikte route controle materialen

Zie het voorbeeldenbord organisatie

CONCEPT