



Reglement

Versie 04-04-2026 - **DEFINITIEF**

INHOUD:

0	PROGRAMMA
1	DEFINITIE, ORGANISATIE, VERGUNNING,
2	ROUTE
3	DEELNEMENDE AUTO'S
4	INSCHRIJVING
5	VERLOOP VAN DE RIT
6	CONTROLES
7	SANCTIES
8	STRAFPUNTEN
9	NAVIGATIE
10	KLASSEMENT
11	BIJLAGE A – ROUTEMATERIAAL
12	VRIJWARINGVERKLARING
13	CALAMITEITENPROCEDURE
14	BIJLAGE B – LEGENDA
15	AANTEKENINGEN

PROGRAMMA:

<i>Zaterdag 11 april</i>	8:30	Inloop en aanmelding, De Weistaar Rottegatsteeg 6, 3953 MN Maarsbergen Aanmelding minimaal 30 minuten voor de starttijd.
	9:30	Briefing.
	9:45	Start equipe numero 1 (en vervolgens om de minuut) vanuit De Weistaar.
	12:15	Lunch onderweg; De Schimmel 1885 Stationsweg Oost 243, 3931 EP Woudenberg.
	18:00	Afsluitend met (optioneel) diner en prijsuitreiking; De Schimmel 1885.

1. DEFINITIE, ORGANISATIE, VERGUNNING

1.1

Stichting De Woestenoordwester organiseert op 11 april 2026 Le Petit Reünie die wordt verreden in provincies Utrecht en Gelderland. Le Petit Reünie is een regelmatigheidsrit voor klassieke Citroëns; elke Citroën die niet meer in productie is, geldt als een klassieker. Alle regels en wetten die voor het verkeer op de openbare weg gelden zijn op de deelnemers van toepassing. Alsmede de voorschriften die gelden op de gebruikte privéterreinen, alsmede dit reglement, alsmede de officiële bulletins die door de organisatie kunnen worden uitgegeven.

1.2

Le Petit Reünie is een regelmatigheidsrit waarbij de route gevonden moet worden aan de hand van kaartlees- en/of bol-pijlopdraughten en niet de snelheid, maar het correct aandoen van routecontroles en (geheime) tijdcontroles het klassement bepaalt. Er kan worden ingeschreven in twee klassen, die zich onderscheiden 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 36 km/u. Incidenteel kan om verkeerstechnische redenen de gemiddelde snelheid verhoogd worden (bijvoorbeeld bij verbindingroutes over snelwegen).

1.3

De organisator is toestemming/ontheffing verleend door de verantwoordelijke bestuursseenheden om het evenement te laten plaatsvinden op de wedstrijddag(en). De originele ontheffingen, verklaringen van geen bezwaar en/of evenementmeldingen zijn gedurende het hele evenement ter inzage bij de wedstrijdleider. In voorkomende gevallen kunnen deelnemers politie en andere overheidsdienaren naar de wedstrijdleider verwijzen.

- Vergunning: Provincie Gelderland - 2026-005075
- Vergunning: Provincie Utrecht - Er is geen vergunning nodig voor de Rally op basis van artikel 4.39 Omgevings-vergunning evenement.

1.4

Evenement	regelmatigheidsrit;
Organisator	bij NRF aangesloten organisatie van het evenement;
Equipe	het team van deelnemers bestaande uit een bestuurder en een navigator;
Deelnemer	natuurlijk persoon of rechtspersoon die deelneemt aan het evenement;
Etappe	route van een TC UIT naar een TC IN, bestaande uit één of meer trajecten;
Traject	route tussen twee opeenvolgende TC's (of anders als begin en eind aangegeven punten);
Wedstrijdleider	de voor het correct verlopen van het evenement en correcte toepassing van dit reglement verantwoordelijke persoon;
Klassieker	elke Citroën die niet meer in productie is.

1.5

De organisator is lid van de Nederlandse Rittensport Federatie en daarom wordt de Le Petit Reünie georganiseerd onder auspiciën van de NRF. Waarbij de uitgangspunten van het Nationaal Rally Reglement (NRR) van de FEHAC/FIVA zijn. Le Petit Reünie wordt verreden volgens het reglement dat nu voor u ligt. Dit reglement zal alleen in bijzondere gevallen worden gewijzigd. Wijzigingen en/of aanvullingen op dit reglement zullen door middel van gedateerde en genummerde bulletins bekendgemaakt worden. Bulletins maken integraal deel uit van dit reglement en worden opgehangen op de officiële publicatieborden en/of uitgereikt/verzonden aan alle deelnemers waarvoor ze bestemd zijn.

1.6

Deelnemers die geen lid zijn van de NRF zullen op de wedstrijddag een tijdelijke licentie vanuit de NRF ontvangen.

1.7

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

1.8

Voorzitter organisatiecomité	Ruut van Schie.	
Leden organisatiecomité	Ruut van Schie - Wout van Schie.	
Uitzetter(s)	Ruut & Wout van Schie.	
Narijder(s)	A en B klasse, Arthur Denzler & Sjaak Cornelissen.	
Wedstrijdleider	Ruut van Schie	Telefoon: 06 20 39 08 45.
Hoofd Calamiteitenteam	Wout van Schie	Telefoon: 06 15 08 04 65.
Contactpersoon deelnemers	Ruut van Schie	Telefoon: 06 20 39 08 45.
Serviceteam (ANWB)	Thijs Schieving	Telefoon: 06 23 91 89 17.

2. ROUTE

2.1

De route wordt gegeven in een routeboek, onder andere door middel van routebeschrijving, straatnamen, wegkruisingen en wegnummers, van punt tot punt kortste route, van pijl tot pijl kortste route, grensbenadering, blinde lijn, ingetekende lijn met of zonder barricades, bol-pijl met tussenafstanden, en bol-pijl zonder tussenafstanden (zie onder 9. Navigatie).

2.2

In het traject is in totaal één regelmatigheidsetappe opgenomen.

2.3

Verkennen en/of oefenen van het traject is verboden en kan leiden tot uitsluiting.

3. DEELNEMENDE AUTO'S

3.1

Aan Le Petit Reünie 2026 kan worden deelgenomen in een Citroën die niet meer in productie is. Elke Citroën die nog wel wordt geproduceerd en waarvan de eigenaar meent dat het in potentie een klassieker is, zal door de organisatie als zodanig worden beoordeeld.

3.2

Equipes nemen deel met de auto waarmee is ingeschreven. Slechts in noodgevallen kan worden deelgenomen - uitsluitend na overleg met de organisatie - met een andere auto dan waarmee is ingeschreven.

3.3

Alle deelnemende auto's moeten voldoen aan de wettelijke eisen van het land waarin ze zijn geregistreerd.

3.4

Auto's met opzichtige stickers, beschildering en/of reclame-uitingen groter dan 15 bij 30 cm zullen alleen worden toegelaten na voorafgaand overleg met en toestemming van de organisatie.

3.5

Alle deelnemende auto's moeten zijn voorzien van een werkende brandblusser die deugdelijk is bevestigd, een gevarendriehoek, een verbanddoos met deugdelijke inhoud, een sleepkabel en een lekbak dan wel grondzeil van minimaal twee bij vier meter indien de equipe niet garant kan staan voor een lekvrije auto.

3.6

Alle deelnemende auto's moeten in goede staat van onderhoud zijn, zonder zichtbare schade, extreme roestvorming, of te veel uitlaatgeluid. Equipes worden geacht de rit op eigen kracht te volbrengen en over het daartoe benodigde materiaal en de noodzakelijke kennis te beschikken.

3.7

Het gebruik van mobiele telefoons, laptops en/of elk ander (draadloos) communicatiesysteem, anders dan in absolute noodgevallen, is de deelnemers verboden, vanaf de starttijd van de eerste equipe tot de finish van de laatste equipe. Het gebruik van *headsets* en/of koptelefoons is omwille van de verkeersveiligheid verboden. Overtreding – geconstateerd door officials – kan leiden tot 500 strafpunten. Met uitzondering met de toepassing van de telefoon onder 3.8.

3.8

De aanwezigheid in de auto van een (mobiel) GPS-navigatiesysteem en/of elk ander elektronisch navigatiesysteem, is de deelnemers verboden. Overtreding – geconstateerd door officials – kan leiden tot 500 strafpunten. Er mag door deelnemers gereden worden met een Tripmaster app op de mobiele telefoon.

3.9

Deelnemers dienen een geel veiligheidshesje te dragen ingeval van pech met de auto. Equipes dienen derhalve over minstens twee hesjes te kunnen beschikken.

4. INSCHRIJVING.

4.3

Een equipe bestaat uit een auto en twee personen.

5. VERLOOP VAN DE RIT

5.1

Gedurende de gehele rit moeten rijder en navigator in de auto aanwezig zijn, behalve in de nabijheid van controles als de auto is geparkeerd. Het is deelnemers niet toegestaan tijdens de rit van auto te wisselen. Rijder en navigator mogen in dezelfde auto van functie wisselen. Het meenemen van passagiers is niet toegestaan, tenzij in noodgevallen. Het meenemen van passagiers moet altijd bij de organisatie worden gemeld.

5.4.1.

Het equipenummer staat vermeld op twee door de organisatie verstrekte rallyschilden. Deze schilden moeten gedurende de gehele rit, aan de voorkant en aan de achterkant, aan de buitenkant van de auto goed zichtbaar en stevig zijn bevestigd. De schilden mogen kentekenplaten en verlichting op geen enkele manier afdekken. Equipes ontvangen ook een raamsticker. Deze dient op de rechter bovenhoek van de voorruit van de auto te worden geplaatst.

5.5

Een equipe die tijdens de rit de deelname staakt of uitvalt dient de organisatie hiervan zo snel mogelijk op de hoogte te stellen.

5.7

Er wordt van de equipes verwacht dat zij, in hun eigen belang:

- in staat zijn defecten aan de auto in principe zelf te verhelpen;
- zorgen voor een verzekering, eventueel gekoppeld aan kredietfaciliteiten, repatriëringverzekering voor de auto, verzekering voor vervangend vervoer;
- verifiëren bij hun verzekeringsmaatschappij dat hun auto is verzekerd tijdens het rijden van een regelmatigheidrit als Le Petit Reünie.

6. CONTROLES

6.1

Elke equipe ontvangt een aantal **controlekaarten**. Deze zijn voorzien van uw equipenummer en starttijd. Voor een efficiënte verwerking van de resultaten is er steeds één kaart per dagdeel. Deelnemers registreren zelf hun voortgang door de controles die niet in het routeboek staan - zogenaamde zelfstempelaars of onbemande controles bestaande uit een zwarte letter op een geel bordje (zie bijlage A) deze vervolgens van boven naar onderen en van links naar rechts op de controlekaart te noteren. De letters of cijfers dienen genoteerd te worden met onuitwisbare blauwe of zwarte inkt door middel van een pen. Notities met potlood worden beschouwd als ontbrekend en bestraft met 100 strafpunten. De andere zijde van de controlekaart wordt door officials ingevuld.

6.2

Elke vorm van notities op een controlekaart, en/of elke andere vorm van manipulatie van de controlekaart is niet toegestaan. Een geschreven controleletter op de controlekaart die niet duidelijk leesbaar is, of waarmee is geknoeid, of dat op de verkeerde controlekaart is geplaatst, wordt gerekend als 'fout'.

6.3

Correcties op de controlekaart mogen alleen door de officials worden aangebracht en moeten zijn voorzien van de paraaf en/of stempel van de desbetreffende official.

6.4

Bij iedere bemande controle die men passeert, dient de equipe de controlekaart aan te bieden aan de officials. Niet aanbieden wordt beschouwd als niet zijn gepasseerd. De deelnemers zijn zelf verantwoordelijk voor het op de juiste wijze en op het juiste moment aanbieden van hun controlekaart.

6.5

Controles moeten in de juiste volgorde worden aangedaan en vanuit de voorgeschreven richting worden benaderd. Controles moeten worden aangedaan door de complete equipe: de auto met bestuurder én navigator.

6.6

De locatie van elke tijdcontrole is in het routeboek vermeld, met uitzondering van GTC (geheime tijdcontrole) en REF (Regelmatigheidsetappe Finish).

6.7

Controles staan rechts van de te rijden route, tenzij uitdrukkelijk anders aangegeven in het routeboek of een aanvullend bulletin. of de situatie aanleiding geeft om deze links te plaatsen. Bemande controles worden aangekondigd door middel van een officialauto met rallyschild van de organisatie en officials in een geel hesje.

6.8

Bij gelijktijdige aankomst/aanwezigheid van meerdere equipes bij een controlepost worden controlekaarten afgehandeld in volgorde van aanbieden. Het moment van aanbieden (niet van afhandelen) geldt voor de te noteren tijd.

6.9

Auto's van wachtende equipes dienen (zo mogelijk) vóór de controlepost aan de rechterkant van de weg geparkeerd te worden. Equipes dienen in ieder geval de weg vrij te houden voor andere equipes en verkeersdeelnemers.

6.10

Na afhandeling dienen equipes zo snel mogelijk hun route te vervolgen. Bij een controlepost mag niet onnodig worden gewacht.

6.11 - Ideale tijd

De ideale tijd voor een equipe bij een TC (tijdcontrole) wordt op de controlekaart aangegeven.

6.12 - Starttijd

Bij TC1 is de starttijd van de betreffende equipe bij de starttafel aangegeven. Deze wordt een week voorafgaande aan de Le Petit Reünie gepubliceerd.

6.13 - Passeertijd

De passeertijd is het moment waarop de equipe zich dient te melden bij een tijdcontrole (TC). De passeertijd is gelijk aan de ideale tijd, tenzij een equipe bij een eerdere TC te laat is gepasseerd.

In dat geval is de passeertijd gelijk aan de ideale tijd vermeerderd met het aantal minuten dat de equipe bij de vorige TC later was dan de ideale tijd. De passeertijd kan nooit meer bedragen dan de Ideale tijd plus 30 minuten. Heeft de equipe de vorige TC gemist, dan geldt als passeertijd weer de Ideale tijd.

6.14 - Tijdcontrole (TC)

Een tijdcontrole is altijd bemand door officials met een bordje met een TC-nummer. De tijd van aanbieden van de controlekaart wordt genoteerd door de officials. Om te snel rijden te voorkomen, wordt te vroeg binnenkomen streng bestraft. Later binnenkomen dan de passeertijd wordt slechts eenmaal bestraft, de strafpunten cumuleren derhalve niet. Verloren tijd mag ongestraft worden ingehaald totdat de equipe weer op de ideale tijd zit, maar dit hoeft dus niet. Een TC waar een equipe zich meer dan 30 minuten na de ideale tijd, of helemaal niet meldt, geldt als gemist. In dat geval wordt de equipe geacht de volgende TC aan te doen op de ter plaatse geldende ideale tijd. Dit geeft de deelnemer de gelegenheid om 'af te snijden' en daarmee weer in het schema van de wedstrijd te komen. Tijdens de lunch vindt een hergroepering plaats; elke equipe start weer op zijn ideale tijd.

6.15a - Tijdstip op kaart

Bij een tijdcontrole zal door de organisatie op de controlekaart de tijd worden vermeld waarop de controlekaart wordt aangeboden. De tijd wordt genoteerd in uren en minuten. Voorbeeld: Indien de controlekaart wordt aangeboden tussen 14.23.00 en 14.23.59 (U, MIN, SEC) dan wordt genoteerd 14.23. De klokken van de organisatie lopen synchroon in uren, minuten en seconden. De klokken van de organisatie zijn bij de tijdcontroles af te lezen door de deelnemers om het juiste moment van aanbieden van de controlekaart mogelijk te maken. Is de totaal door een equipe (voor hergroepering) bij een controle opgelopen vertraging 30 minuten of meer, dan worden 300 strafpunten toegekend.

6.15b - Tijdstip op kaart ná ideale tijd

Arriveert een equipe later dan de ideale tijd bij een TC dan dient de kaart te worden aangeboden in volgorde van andere equipes die staan te wachten; staan er geen andere equipes te wachten, dan wordt de controlekaart onmiddellijk verwerkt. Staan andere equipes te wachten, dan wordt de kaart op volgorde van ideale tijd van andere wachtende equipes aan officials aangeboden.

6.16 - Geheime Tijdcontrole (GTC)

Een geheime tijdcontrole is altijd bemand. De tijd waarop de equipe het controlepunt is gepasseerd (dus niet het moment van aanbieden) wordt genoteerd. Op grond van het traject, en de hierbij horende passende gemiddelde of maximumsnelheden, tussen de vorige tijdcontrole en deze GTC kent een GTC een vroegste standaardtijd. Welke tijden een GTC heeft is voor de deelnemers onbekend, maar deze zal tenminste 5 minuten verwijderd zijn van het tijdstip waarop met gemiddelde en veilige snelheden de GTC kan worden bereikt. Op basis van de standaardtijden kan per equipe worden bepaald wat de ideale of de passeertijd is. Komt een equipe eerder langs dan de vroegste ideale tijd of passeertijd, dan krijgt de equipe strafpunten.

6.17 - Regelmatigheidsetappe (RE)

Bij een regelmatigheidsetappe gaat het om het zo nauwkeurig mogelijk aanhouden van de vereiste snelheid. Deze wordt aangegeven in het routeboek of meegedeeld bij de start van de RE. Equipes ontvangen daarvoor een tabel met tijden en afstanden. De snelheid is altijd zo gekozen dat men deze veilig kan rijden. De controle aan het eind van de RE is altijd bemand. Het tijdstip waarop de equipe het controlepunt met vliegende finish is gepasseerd, wordt genoteerd in uren, minuten en seconden. Het einde van de RE wordt iets verderop met een bordje REF aangegeven. Een goed werkende dagteller/kilometerteller of tripmaster en een stopwatch is wenselijk. Equipes worden direct na aankomst bij de start van een RE gestart, dan wel, in het geval van een of meer wachtende equipes, een minuut na hun voorganger. Equipes worden gestart in volgorde van aankomst. De benodigde tijd-afstandstabellen ontvangt u van de organisatie; doorgaans zijn die opgenomen in de routeboeken.

6.18 - Start RE

Bij de start van de RE wordt de vertrektijd op de controlekaart genoteerd door de startofficial, en afgeteld op 30, 20, 10, 5, 4, 3, 2, en 1 seconde(n). De start van een RE kan ook zijn ingericht als zogenaamde zelfstarter. In dat geval valt de starttijd van de RE samen met een TC, of de starttijd en -plaats worden gedefinieerd in het routeboek. Vanaf de start dient de te volgen route zo nauwkeurig mogelijk met een vooraf opgegeven snelheid gereden te worden. De minimale en maximale lengte tot de finish wordt aangegeven. De locatie van de finish (**REF**) is geheim. Als een equipe niet start, dan geldt ook geen eindtijd en zal derhalve het maximale aantal strafpunten worden toegekend.

6.19 - RE (start)

Bij een RE dient de equipe de controlekaart aan een official aan te bieden. Die noteert de RE-starttijd op de kaart. Bij ontvangst van de ingevulde controlekaart is de equipe zelf verantwoordelijk voor het controleren van de ingevulde tijd.

6.20 - REF (finish)

De finish van de regelmatigheidsetappe is 'blind'. Als de equipe het bordje met de tekst 'REF' langs de weg ziet, is de tijd waarop de geheime REF-spotplek is gepasseerd reeds door de officials genoteerd. De equipe heeft die officials misschien niet eens gezien. Bij het REF bordje mag de equipe zelf op de controlekaart noteren wat volgens hen de afstand en de tijd van de RE was. Het is NIET verplicht! Voor de organisatie is dit informatie ter controle. Aan deze zelf genoteerde tijd kunnen geen rechten worden ontleend.

6.21 - Passagecontrole (PC)

Een PC is een bemande controle waarbij de equipe een stempel ontvangt, een zogenaamde zelfstempelaar of een onbemande controle bestaande uit een letter of cijfer op een bordje aan de rechter of linker kant van de weg. Deze letters dienen door de equipes zelf met balpen in de juiste volgorde en met enkele lijn op de controlekaart geschreven te worden. Voor de zogenoemde zelfstempelaars dienen equipes over een werkend inktkussen te beschikken. In het geval dat de stempel is verdwenen, mag de letter die op de voorzijde van het controlebordje is vermeld met pen op de controlekaart worden opgeschreven.

6.22 - Aanrijdrichting (RR)

Bij sommige controles kan de juiste aanrijdrichting worden gecontroleerd. Daarbij gaat het om de daadwerkelijke richting waaruit de equipe is gekomen, dat wil zeggen het volgen van de juiste route; te laat remmen bij de controle en vervolgens achteruitrijden zijn niet van invloed op het bepalen van de juiste aanrijdrichting, mits een en ander binnen redelijkheid en in het zicht van de officials van de desbetreffende controle plaatsvindt. Keren na het passeren van een controle zal worden beschouwd als het komen vanuit de verkeerde richting.

7. SANCTIES

7.1	Niet tijdig betalen inschrijfgeld	START GEWEIGERD
7.2	Verkenning	IDEM
7.3.1	Gevaarlijk rijgedrag	MINIMAAL 100 STRAFPUNTEN
7.3.2	Zéér gevaarlijk rijgedrag	UITSLUITING
7.3.3	Onsportief gedrag	MIN. 300 STRAFPUNTEN
7.3.4	Meermalen overtreden verkeersregels	MIN. 500 STRAFPUNTEN/UITSLUITING
7.4	Negeren aanwijzingen van organisatie	MIN. 500 STRAFPUNTEN/UITSLUITING
7.5	Deelname in niet-gekeurde auto	MIN. 500 STRAFPUNTEN/UITSLUITING

8. STRAFPUNTEN

8.1

Uitgangspunten puntentelling

Bij bemande controles dient de equipe zelf de controlekaart aan te bieden aan de officials, waarna men een stempel ontvangt en eventueel de betreffende tijd genoteerd wordt. Niet aanbieden van de controlekaart wordt beschouwd als niet gepasseerd/niet gefinisht. Bij alle controles van de passeertijd geldt dat een vertraging van meer dan 30 minuten ten opzichte van de ideale tijd van de equipe leidt tot toekenning van 300 strafpunten.

8.2

Tijdcontrole (TC)	Elke minuut vroeger dan ideale tijd:	20 punten
	Elke minuut later dan passeertijd:	10 punten
	meer dan 15 minuten vroeger dan ideale tijd:	300 punten
	meer dan 30 minuten later dan ideale tijd:	300 punten
Geheime Tijdcontrole (GTC)	Per minuut vroeger dan de vroegste passeertijd:	20 punten
	Niet passeren:	300 punten
Regelmatigheidsetappe (RE)	Elke seconde te vroeg:	1 punt
	Elke seconde te laat:	1 punt
Passagecontrole (PC)	gemist/ontbrekend/fout:	100 punten
Aanrijdrichting (RR)	Verkeerde aanrijdrichting van een controle:	100 punten
Snelheidscontrole (VC)	Elke kilometer te hard:	10 punten

HET MAXIMALE AANTAL TOEGEKENDE STRAFPUNTEN VOOR TE VROEG, TE LAAT, NIET PASSEREN, NIET STARTEN OF FINISHEN OF HET MISSEN VAN EEN TIJDGERELATEERDE CONTROLE BEDRAAGT 300 punten.

9. Navigatie

9.1

Voor Le Petit Reünie ontvangt u van de organisatie een routeboek met routeaanduidingen en kaartfragmenten schaal 1:50.000 in kleur.

9.2

De route dient gereden te worden aan de hand van de in het routeboek genoemde navigatietechnieken. Hieronder zijn alle routesystemen genoemd die gebruikt kunnen zijn. Indien is gebruikgemaakt van objecten die aanwezig zijn 'in het veld', waren deze voor de organisatie zichtbaar ten tijde van het uitzetten van de route. Wegen mogen binnen een etappe meer dan eens maar uitsluitend in één richting worden bereden. Over doodlopende wegen, privéwegen en wegen 'alleen voor bestemmingsverkeer' (of een vergelijkbaar bord) mag niet worden gereden, tenzij expliciet aangegeven. Bij kaartfragmenten mag alleen worden gebruik gemaakt van de wegen die op de betreffende kaart staan, tenzij anders aangegeven. Wegen op de kaart bestaan uit twee bermlijnen waarvan er minimaal één ononderbroken is. Op de kaartfragmenten kunnen zwarte cirkels geplaatst zijn. Binnen zo'n cirkel kan de werkelijke situatie afwijken van de situatie op de kaart. De route binnen de cirkel is vrij, er mag binnen de cirkel van alle, al dan niet op de kaart voorkomende, wegen gebruik worden gemaakt. Binnen de cirkel bevinden zich geen routecontroles. Men dient (uiteraard) wel via de juiste wegen de cirkel in en uit te rijden.

LET OP:

- **Grijze- en witte wegen mogen NIET in de route worden opgenomen; zie bijlage B.**
- **Voor klasse B geldt dat bij een herconstructie wegen vaker dan 1 keer in de route en in beide richtingen mogen worden opgenomen.**

9.6

Pijlen en Punten op kaartfragment

In het routeboek of aanvullend bulletin is een kaartfragment opgenomen, waarin een aantal pijlen en punten is opgenomen. U dient de pijlen en punten in volgorde van nummering volledig te rijden van de voet naar de pijlpunt. Tussen de pijlen en punten dient u de kortst mogelijke route te rijden. Onder de pijlen en punten worden geacht weggedeelten te liggen waarover u kunt rijden, ook al zijn die weggedeelten niet op de kaart weergegeven.

- **Voor klasse B geldt dat bij het kaartstelsel Pijlen en Punten de pijlen en punten die zijn aangegeven met een genummerde oranje bol door de deelnemers de op één na kortste route moet worden gereden.**

9.9

Grensbenadering

U dient een route te rijden waarbij u de opgegeven grens steeds zo dicht mogelijk benadert, zonder deze over te steken. De grens kan een landsgrens zijn, een fysieke grens, zoals een spoorlijn, of een fictieve, zoals een door u te trekken lijn tussen twee opgegeven plaatsen.

- **Voor klasse B geldt dat bij het maken van een herconstructie de grens WEL mag worden overschreden.**

9.11

Ingetekende lijn met barricades

Op de ingetekende lijn zijn genummerde barricades ingetekend, die in nummervolgorde moeten worden ontweken. Per barricade moet het overgeslagen deel van de lijn zo kort mogelijk gehouden worden. Zijn er meerdere mogelijkheden om het kortste deel van de lijn over te slaan, hou dan ook de omweg zo kort mogelijk. Per barricade mag de omweg slechts langs een kant van de ingetekende lijn voeren.

- **Voor klasse B geldt dat omweg aan beide zijde van de ingetekende lijn mag worden geconstrueerd en gereden.**

9.13

Visgraat

De visgraat is gebaseerd op wegsplitsingen, kruisingen en afslagen op de kaart. De route wordt weergegeven als een rechte lijn met aan beide zijden streepjes die de wegen symboliseren die niet moeten worden bereden. De visgraat wordt van onder naar boven of van boven naar onder gelezen. Een streepje naar rechts (bij een traject van onder naar boven) kan dus betekenen: rechtdoor als er een afslag naar rechts is, maar ook linksaf, indien er een afslag naar links is.

9.14

Namen en nummers

De namen staan voor straatnamen waarvan u het op de kaart aangeduide gedeelte van de straat moet aandoen. Indien gebruik gemaakt moet worden van een weg waarvan op de kaart geen straatnaam of wegnummer aanwezig is, wordt deze aangeduid met een min (-). De wegen tussen de straatnamen en wegnummers staan achter elkaar gescheiden door een schuine streep (/). U dient een route te construeren die precies het opgegeven aantal wegen aandoet met op het juiste moment de wegen met de opgegeven straatnaam en wegnummer. Indien de straatnaamnaam op het kaartfragment is onderstreept wijkt deze af van de in het veld (werkelijke) aanwezige straatnaam.

- **Voor klasse B geldt dat bij een herconstructie wegen vaker dan 1 keer in de route en in beide richtingen mogen worden opgenomen.**

9.15

Omleidingen

In geval van onverhoopte blokkade van de route, door wegopbrekingen, plaatselijke markten, kermessen, of anderszins is het in principe aan uzelf om zo snel mogelijk weer de goede route op te pakken. Daartoe dient u de kortst mogelijke omleidingsroute te rijden op de wegen op de kaart. De organisatie kan u hierbij door middel van een bulletin ondersteunen. Een eventuele omleidingsroute leidt niet tot een verandering van de volgende standaardtijd. In een omleidingsroute kan een passagecontrole opgenomen worden.

9.16

Keer controles

Voor deelnemers in Klasse B geldt dat bij de passagecontrole(s) **W,X,Y, Z** dient door de equipe gekeerd te worden en nieuwe route te worden geconstrueerd waarbij zo min mogelijk van de voorgenomen route wordt gemist en daarbij de kortste om-rijroute wordt genomen. Hierbij mag de voorgenomen wel tegengesteld worden gereden. De Ingetekende lijn en Pijlen mag/mogen **NIET** tegengesteld worden gereden.

Er mag op deze om- rijroute alleen bij de keercontrole en de in art. 9.2 aangegeven wegen worden gekeerd.

9.17

NVO (Niet verder omrijden)

In het veld kunnen bordjes met "NVO" geplaatst zijn met een passagecontrole. De controle dient genoteerd te worden. Vervolgens mag er een vrije route naar het eerst volgende opnamepunt van de voorgenomen route te worden gereden waarbij keren is toegestaan. De te passeren routecontroles tijdens de om-rijroute dienen tot aan het opname punt **NIET** te worden genoteerd.

10. KLASSEMENT

10.1

Er zal voor de eerste 3 equipes in de klasse A als klasse B, prijzen beschikbaar zijn.

11. BIJLAGE A – ROUTEMATERIAAL



Passagecontrole
(PC) zelfschrijver
onbemand



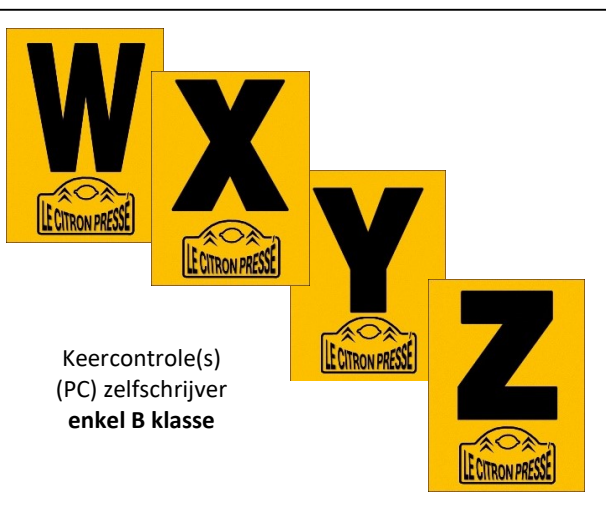
Start (RE) en Finish (REF)
Regelmatigheidsetappe



Hier keren
enkel B klasse



Niet verder
omrijden
enkel B klasse



Keercontrole(s)
(PC) zelfschrijver
enkel B klasse

Stempelcontrole
bemand en/of
onbemand



12. VRIJWARINGVERKLARING

De ondergetekenden, hierna gezamenlijk te noemen “de equipe”, bestaande uit een bestuurder en een navigator, verklaren hierbij deel te nemen aan de Stichting De Woestenoordwester, hierna te noemen “het evenement”, georganiseerd door de Le Petit Reünie, hierna te noemen “de organisator”.

De ondergetekenden verklaren het volgende:

1. De auto waarmee de equipe deelneemt aan het evenement verkeert in een technisch goede staat, is geschikt voor gebruik op de openbare weg, is verzekerd tegen de risico's van schade aan derden als bedoeld in de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (de W.A.M.) en deelname aan het evenement is tevens onder deze verzekering gedekt.
2. De equipe aanvaardt dat de organisator in voorkomend geval niet aansprakelijk is voor schade, ongeacht waaruit die schade bestaat of hoe die schade is ontstaan, die de equipe in verband met (voorgenomen) deelname aan het evenement lijdt dan tot maximaal het bedrag dat de equipe voor de deelname aan het evenement heeft betaald. Voor zover de schade groter is, blijft deze voor eigen rekening van de equipe. In elk geval zal de organisator niet aansprakelijk zijn tot een hoger bedrag dan onder de door de organisator afgesloten aansprakelijkheidsverzekering wordt uitgekeerd. De reden voor deze gedeeltelijke uitsluiting van aansprakelijkheid is dat de begroting van het evenement bij de huidige deelnamekosten voor de equipes geen ruimte biedt om schadevergoedingen uit te keren. De equipe zal de organisator vrijwaren voor aanspraken van derden, daaronder begrepen andere deelnemers aan het evenement, in verband met enige schade als hiervoor bedoeld.
3. De leden van de equipe verkeren in goede gezondheid en zijn in staat en voldoende bekwaam om aan het evenement deel te nemen.
4. De equipe erkent en aanvaardt de aard van het evenement en de daarmee samenhangende risico's.
5. De equipe kent de bepalingen van het reglement dat op het evenement van toepassing is en zal het daarin bepaalde naleven.
6. De bestuurder beschikt over een geldig rijbewijs en is bevoegd het voertuig, waarmee de equipe aan het evenement deelneemt, te besturen.
7. De equipe verleent aan de organisator toestemming om de equipe en de auto waarmee de equipe aan het evenement deelneemt te fotograferen en/of te filmen en om deze foto's dan wel filmpjes publicitair te gebruiken.

Aldus getekend te _____ op _____

De equipe:

Startnummer _____

De bestuurder _____

De navigator _____

Handtekening _____

Handtekening _____

13. CALAMITEITENPROCEDURE

1. Wat is een calamiteit?

Er is sprake van een calamiteit wanneer:

1. de wedstrijdleiding besluit dat er sprake is van een calamiteit of;
2. er sprake is van een ongeval waarbij een deelnemer en/of official betrokken is en waarbij meer dan alleen sprake is van "blik schade";

Zodra er sprake is van een calamiteit dient zoveel mogelijk volgens deze calamiteitenprocedure te worden gehandeld om de berichtgeving en de afhandeling hiervan zoveel mogelijk gestroomlijnd te laten verlopen.

2. Alarmering binnen de organisatie

De eerste inschatting van de ernst van een dergelijk incident ligt in de regel bij de official, een deelnemer, of zo er officiële hulpdiensten zijn, bij de politie, brandweer of ambulancepersoneel. Wordt een calamiteit geconstateerd dan wordt direct contact opgenomen met het:

CALAMITEITENTEAM : Wout van Schie

TELEFOON : 06 15 08 04 65

3. Opsomming activiteiten

Hieronder staat een opsomming van de (eerste) activiteiten die de verschillende betrokkenen kunnen of moeten ondernemen.

1. Denk om je eigen veiligheid (en die van anderen).
2. Is 1-1-2 al gebeld? Als "elke seconde telt", bel dan direct 1-1-2. In vrijwel alle landen van West-Europa wordt dit zelfde nummer voor alarmdiensten gebruikt. In het buitenland hoeft u dus niet eerst het landnummer in te toetsen.
3. Alarmeer zo snel mogelijk het Hoofd Calamiteitenteam.
4. Geef kort en bondig, doch zo volledig mogelijk informatie.
5. Beschrijf wat er is gebeurd:
 - a. Wie (equipe(s), eventueel wedstrijdnummers, of en hoeveel deelnemers/weggebruikers gewond zijn);
 - b. Wat (of een persoon bekeld is in of buiten de auto, brandende auto, auto te water, en dergelijke);
 - c. Waar (straatnaam, wegnummer, de dichtstbijzijnde bol-pijl, wegsituatie, hectometerpaaltje e.d.);
 - d. Wanneer.
6. Beschrijf wat je hebt gedaan en overleg wat nog gedaan moet worden en door wie.
7. Zorg ervoor dat je bereikbaar bent en blijft en geef aan hoe (mobiele telefoon)!
8. Betrach absolute discipline; onnodige en/of emotionele berichtgevingen leiden eerder tot paniek, terwijl zakelijkheid geboden is.
9. Informatie over calamiteiten dient alleen verstrekt te worden aan het calamiteitenteam en aan externe hulpdiensten (verstrek nooit informatie aan derden, pers en publiek, hiervoor zorgt het calamiteitenteam).
10. Beveilig eventueel de plaats van het ongeval (ten behoeve van overige deelnemers en verkeersdeelnemers).
11. Verleen indien dit mogelijk is eerste hulp (verplaats het slachtoffer nooit, tenzij dit strikt noodzakelijk is).
12. Houdt eventueel het publiek op veilige afstand. Ondersteun waar mogelijk artsen en hulpdiensten (een official is ondergeschikt aan de politie, brandweer en / of ambulance (GGD)).
13. Volg altijd de instructies van hulpverleners op.
14. Noteer informatie (namen, tijden, naar welk ziekenhuis, etc.) van slachtoffers en van aanwezige politie.
15. Informeer de wedstrijdleiding over de voortgang van externe hulpdiensten.

4. Veiligheidsregels

1. Blijf kalm en beheerst, ook in je berichtgeving.
2. Geef je informatie kort, bondig en zakelijk door: wie - wat - waar en wanneer.
3. Neem in verband met je eigen veiligheid nooit risico's.
4. Indien het calamiteitenteam u opdraagt extra (veiligheids)maatregelen in acht te nemen, doe dit dan onmiddellijk.

LEGENDA

Le Petit Reünie

Legenda

BEBOUWING	
a	bebouwd gebied
b	huizen
c	hoogbouw
d	kas
WEGEN	
	autosnelweg
Hoofdweg:	
	met gescheiden rijbanen
	7 m of breder
	4-7 m breed
	smaller dan 4 m
Regionale weg:	
	met gescheiden rijbanen
	7 m of breder
	4-7 m breed
	smaller dan 4 m
Lokale weg:	
	met gescheiden rijbanen
	7 m of breder
	4-7 m breed
	smaller dan 4 m
	weg met losse of slechte verharding

	voetgangersgebied
	straat
	overige weg
	onverharde weg
	fietspad
	pad, voetpad
	weg in aanleg
	weg in ontwerp

	viaduct
	minirotone
	aqueduct
	tunnel
	vaste brug
	beweegbare brug
	brug op pijlers
SPOORWEGEN	
	spoorweg: enkelspoor
	spoorweg: meersporig
a	station
b	spoorweg in tunnel
	tramweg
a	sneltam b sneltramhalte
a	metro bovengronds
b	metrostation

HYDROGRAFIE	
	waterloop:
	smaller dan 3 m
	3-6 m breed
	6 m of breder
a	schutsluis b brug
c	vonder
a	grondduiker b stuw
c	duiker d sluis

a	pontveer
b	voetveer
c	peilschaal
d	kilometeraibord
e	baak
f	dok
g	aanlegsteigers
h	scheepvaartlicht
i	versterkt talud
j	dieptegetal

m	hoogwaterlijn
n	laagwaterlijn
o	dieptelijnen
p	droogvallende grond
q	krib, golfbreker

Friestalige plaatsnamen worden cursief weergegeven

a	RD
b	RD-steen
c	GPS-kennetpunt
d	toren, hoge koepel
e	religieus gebouw met toren
f	markant object
g	watertoren g vuurtoren
OVERIGE SYMBOLEN	
a	religieus gebouw
b	toren, hoge koepel
c	religieus gebouw met toren
d	markant object
e	watertoren
f	vuurtoren

a	vlampijp
b	wegwijzer
c	telescoop
a	windmolen
b	waterradmolen
c	windmotor
d	windturbine
a	oliepompinstallatie
b	seimast c zendmast
a	hunebed
b	monument
c	gemaal
a	paal b boom
c	opslagtank
d	heg en houtwal
a	kampeerterrein
b	sportcomplex
c	ziekenhuis
	schietbaan
	afrostering
	hoogspanningsleiding met mast

	muur
	geluidswering

A28	E35
N34	
a	tankstation
b	parkeerplaats
c	afritnummer
a	aantal rijstroken
b	kilometerpaal
c	wegafsluiting

GRENZEN	
	rijks grens
	provinciegrens
	gemeentegrens

RELIEF	
a	dijk: 2,5 m of hoger
b	dijk: 1-2,5 m hoog
	kade, wal: 0,5-1 m hoog
a	berijdbare dijk
b	ingraving
	hoogtelijnen
	hoogtepunt
a	steile rand
b	hoogteverschil

BODEMGEBRUIK	
a	grasland met sloten
b	akkerland met sloten
c	boomgaard
d	fruitkwekerij
e	boomkwekerij
f	grasland met populierenopstanc
g	loofbos
h	naaldbos
i	gemengd bos
j	griend
k	heide
l	zand
m	begraafplaats
n	overig bodemgebruik

15. AANTEKENINGEN

1. -----

2. -----

3. -----

4. -----

5. -----