



## Voorlopig reglement

### INHOUD:

0	PROGRAMMA
1	DEFINITIE, ORGANISATIE
2	ROUTE
3	DEELNEMENDE AUTO'S
4	INSCHRIJVING
5	VERLOOP VAN DE RIT
6	CONTROLES
7	SANCTIES
8	STRAFPUNTEN
9	NAVIGATIE
10	KLASSEMENTEN
11	ALGEMEEN

### PROGRAMMA

<i>Zaterdag 31 december</i>		Uiterste betaaldatum gereduceerd tarief (1.250 euro)
<i>Zaterdag 8 april</i>	09:30 – 17:30	Trainingsdag (Zevenhuizen)
<i>Vrijdag 28 april</i>		Bepaling startvolgorde
<i>Zaterdag 29 april</i>	10:00 – 14:00	Technische keuring; uitgifte rallyschilden en deurnummers (Gert de Jong Automobielen, Aalsmeer)
<i>Woensdag 24 mei</i>	12:00 – 14:00	Start facultatieve proloog (willekeurige startvolgorde)
	18:00	Opening permanence
	20:00	Diner
<i>Donderdag 25 mei</i>	08:00 – 09:00	Start equipe numero 1 (en vervolgens om de minuut)
	Ca. 12:00	Lunch onderweg
	17:00	Opening permanence
	20:00	Diner
<i>Vrijdag 26 mei</i>	07:30 – 08:30	Start equipe numero 1 (en vervolgens om de minuut)
	Ca. 12:00	Lunch onderweg
	17:00	Opening permanence
	20:00	Diner
<i>Zaterdag 27 mei</i>	08:00 – 09:00	Start equipe numero 1 (en vervolgens om de minuut)
	Ca. 12:00	Lunch onderweg
	16:00 – 18:00	Opening – sluiting permanence
	20:00	Afsluitend diner met prijsuitreiking

## **1. DEFINITIE, ORGANISATIE**

### 1.1

Le Citron Pressé is een regelmatigheidrit 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 privé-terreinen, alsmede dit reglement, alsmede de officiële bulletins die door de organisatie kunnen worden uitgegeven.

### 1.2

Organisatie van Le Citron Pressé 2017 vindt plaats in opdracht en onder verantwoordelijkheid van de Stichting Pressé, Hilversum (KvK: 5108800).

### 1.3

Le Citron Pressé wordt georganiseerd vanuit de uitgangspunten van de FEHAC/FIVA; Het reglement is een aanvulling op het Nationaal Rally Reglement (NRR). De hele route kan met een rustige snelheid 'toerend' worden gereden. De gemiddelde snelheid over het parkoers is lager dan 50 kilometer per uur. Hard rijden en/of overlast veroorzaken aan andere weggebruikers en omwonenden is ongewenst en kan leiden tot het toekennen van strafpunten en zonodig uitsluiting.

### 1.4

Le Citron Pressé kent een afzonderlijk klassement voor Toerklasse en Sportklasse. De winnaar van de Sportklasse ontvangt Le Trophée du Citron Pressé, een speciale wisselbeker die door eerdere winnaars Duba/Duba is gemaakt en ter beschikking is gesteld.

## **2. ROUTE**

### 2.1

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

### 2.2

In het traject voor de Sportklasse zijn in totaal zes regelmatigheidsetappes 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 Citron Pressé 2017 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

De deelnemende equipes kunnen inschrijven in twee klassen:

Sportklasse – Equipes waarbij één van de deelnemers ervaring heeft in regelmatigheidritten

Toerklasse – Equipes waarbij de deelnemers weinig/geen ervaring hebben in regelmatigheidritten

### 3.3

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.

#### 3.4

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

#### 3.5

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

#### 3.6

Alle deelnemende auto's moeten voorzien zijn 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.

#### 3.7

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.

#### 3.8

Het gebruik van mobiele telefoons, laptops en/of elk ander (draadloos) communicatiesysteem, anders dan in absolute noodgevallen, is de deelnemers verboden van donderdag tot en met zaterdag 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. Gebruik van genoemde apparatuur is pas toegestaan na beëindiging permanence en vóór de start op de volgende dag. Overtreding kan leiden tot uitsluiting.

#### 3.9

De aanwezigheid in de auto van een (mobiel) GPS-navigatiesysteem en/of elk ander elektronisch navigatiesysteem, is de deelnemers verboden. Overtreding kan leiden tot uitsluiting.

#### 3.10

In Frankrijk dienen automobilisten en inzittenden een geel veiligheidshesje te dragen ingeval van pech met de auto. Equipes dienen derhalve over minstens twee hesjes te kunnen beschikken. Vanaf 1 juli 2012 zijn zogenaamde alcohol blaastesten verplicht, minimaal twee per auto. De organisatie meldt bovengenoemde verplichtingen van de Franse overheid, maar controleert hier niet op.

### **4. INSCHRIJVING**

#### 4.1

Het inschrijfgeld bedraagt 1.250,- euro per equipe, bijgeschreven vóór zaterdag 31 december 2016 op rekening 401369110 t.n.v. Stichting Pressé, onder vermelding van: 'Le Citron Pressé 2017'. Bij het inschrijfgeld zijn alle maaltijden, drie overnachtingen, alle bescheiden en rallyschilden inbegrepen. Na die datum bedraagt het inschrijfgeld 1.350 euro per equipe. Inschrijving sluit op het moment dat het maximale aantal van 70 equipes is bereikt.

#### 4.2

Een inschrijving wordt in principe geaccepteerd na ontvangst van het inschrijfformulier en na ontvangst van het inschrijfgeld binnen de termijn die geldt voor het bijbehorende bedrag. Over het tijdschema, alle verdere noodzakelijke informatie en gegevens zullen de deelnemers in principe worden geïnformeerd via e-mail of berichten op de website.

#### 4.3

Een equipe bestaat uit een auto en twee personen.

#### 4.4

Deelnemende equipes kunnen inschrijven als team en meedingen naar de teamprijs. Het inschrijfgeld voor teams bedraagt 60,00 euro per team van drie equipes. Schrijft een team in met vier of vijf equipes, dan worden strafpunten verhoudingsgewijs berekend. Inschrijving met zes teams is niet toegestaan.

#### 4.5

Bij annulering van Le Citron Pressé door de organisatie op of vóór 1 januari 2017 zal het volledige inschrijfgeld worden gerestitueerd.

#### 4.6

Bij uitsluiting van een equipe door de organisatie vóór 24 mei 2017 zal volledige restitutie van het inschrijfgeld plaatsvinden. Bij uitsluiting van een equipe op of na 24 mei vindt restitutie onder geen enkele voorwaarde plaats.

### **5. VERLOOP VAN DE RIT**

#### 5.1

Gedurende de rit kan de organisatie in geval van nood bereikt worden op de telefoonnummers die vermeld staan in de bijlagen van de routeboeken.

#### 5.2

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.

#### 5.3

In elke etappe wordt gestart op volgorde van startnummer.

#### 5.4

De startvolgorde wordt bepaald op basis van pk/gewicht-verhouding, en vervolgens op het moment van inschrijving – dat wil zeggen wanneer het inschrijfgeld is betaald en de inschrijving definitief is.

##### 5.4.1.

Het startnummer 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 de kentekenplaten en de verlichting op geen enkele manier afdekken.

##### 5.4.2

Deelnemers ontvangen ook deurstickers met hun startnummer. Voor regelmatigheidsetappes is het essentieel dat de nummers goed zichtbaar zijn.

#### 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.

#### 5.6

De proloog van woensdagmiddag is facultatief en telt niet mee voor het klassement.

#### 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 reisverzekering, 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 Citron Pressé.

## **6. CONTROLES**

### 6.1

Elke equipe ontvangt een aantal **controlekaarten**. Deze zijn voorzien van uw startnummer. Voor een efficiënte verwerking van de resultaten is er steeds 1 kaart per dagdeel. Deelnemers registreren zelf hun voortgang door de controles die niet in het routeboek staan - zogenaamde zelfstempelaars of onbemenste controles bestaande uit een letter of cijfer op een bordje aan de rechterkant van de weg - op de controlekaart te noteren. De letters of cijfers dienen genoteerd te worden met onuitwisbare inkt door middel van een pen of viltstift. Notities met potlood worden beschouwd als ontbrekend. 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 gegeven op een controlekaart dat 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 bemenste 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 rijder én navigator.

### 6.6

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

### 6.7

Controles staan alleen langs de juiste route; er zijn dus geen zogenaamde 'foutcontroles'. Controles staan rechts van de te rijden route, tenzij uitdrukkelijk anders aangegeven in het routeboek of een aanvullend bulletin. Bemenste controles worden aangekondigd door middel van een officialauto met rallyschild van de organisatie.

### 6.8

Op een foutieve route komen geen controles voor. Maar in een aantal situaties kunnen de Sport- en Toerklasse wel verschillende routes met verschillende controles afleggen. Een door u aangedane controle van de verkeerde klasse wordt wel als 'fout' aangemerkt.

### 6.9

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.

### 6.10

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.

6.11

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

6.12

#### **Ideale tijd**

De ideale tijd voor een equipe bij een TC (tijdcontrole) is de standaardtijd plus een aantal minuten gelijk aan het startnummer. Standaardtijden staan vermeld in het routeboek. Equipes moeten aan de hand van hun startnummer zelf hun ideale tijd berekenen. Voorbeeld: Standaardtijd = 10.42 H. Ideale tijd voor startnummer 14:  $10.42 + 00.14 = 10.56$  H. Afwijking van de ideale tijd levert strafpunten op. De exacte toekenning van strafpunten is beschreven in hoofdstuk 7 & 8.

6.13

#### **Passeertijd**

De Passeertijd is de Ideale tijd, mogelijkerwijs aangepast als gevolg van te laat inklokken bij eerdere tijdcontroles. De Passeertijd wijkt af van de Ideale tijd indien een equipe bij een eerdere TC te laat is gepasseerd. De Passeertijd is de Ideale tijd vermeerderd met het aantal minuten dat de equipe bij een vorige TC later was dan de Ideale tijd, met een maximum van 30 minuten. De Passeertijd kan nooit meer bedragen dan de Ideale Tijd plus 30 minuten. Heeft de equipe de vorige TC niet aangedaan, dan geldt als Passeertijd weer de Ideale tijd.

6.14

#### **Tijdcontrole (TC).**

Een Tijdcontrole is altijd bemenst. 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 Ideale tijd wordt slechts eenmaal bestraft. Is een equipe bij een tijdcontrole te laat, dan dient men tijdens de volgende etappe toch de geldende gemiddelde snelheid aan te houden en dus bij de volgende controle evenveel minuten later binnen te komen als men de vorige keer later was dan de Ideale tijd.

6.15

#### **Inhalen verloren tijd**

Er kan alleen straffeloos tijd worden ingehaald tijdens stilstaan, met andere woorden: equipes die te laat zijn gekomen bij een TC kunnen die verloren tijd inhalen bij vertrek na de pauzes. Aangezien de achterstand op de Ideale Tijd nooit meer dan 30 minuten kan bedragen (zie artikel 6.14) kan ook nooit meer dan 30 minuten straffeloos worden gecompenseerd. De lunchpauze geldt als hergroepering waarbij equipes weer op hun ideale tijd vertrekken. Rustpauzes (RP) mogen volledig worden benut om tijd in te halen.

6.16

#### **Tijdstip op kaart**

Bij een tijdcontrole zal door de organisatie op de controlekaart worden vermeld de tijd 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 (H, 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.

6.17

#### **Rustpauze voor koffie of thee (RP)**

Bij rustpauze voor koffie of thee geldt een verplichte tijdsduur die in het routeboek is vermeld. Te rekenen vanaf het moment van inklokken. Equipes mogen de rustpauze volledig gebruiken om tijd in te halen.

6.18

#### **Geheime Tijdcontrole (GTC)**

Een geheime tijdcontrole is altijd bemenst. 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 maximum snelheden, tussen de vorige tijdcontrole en deze GTC kent een GTC een vroegste standaard tijd, een laatste standaard tijd of beide. 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 bepaald worden wat de ideale en passeertijd is, zowel de vroegste passeertijd als de laatste passeertijd. Komt een equipe eerder langs dan de vroegste passeertijd of later dan de laatste passeertijd, dan krijgt de equipe strafpunten.

6.19

#### **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. Indien nodig ontvangt men 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 bemenst. De tijd waarop de equipe het controlepunt is gepasseerd, wordt genoteerd in uren, minuten en seconden. Een goed werkende dagteller / kilometerteller en een stopwatch is wenselijk. Equipen worden direct na aankomst bij de start van een RE gestart, dan wel een minuut na hun voorganger, in het geval van één of meer wachtende equipen. Equipen worden gestart in volgorde van aankomst. De benodigde tijd-afstandtabellen ontvangt u van de organisatie.

6.20

#### **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 zgn. 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 aangeven. 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.

6.21

#### **Passagecontrole (PC)**

Een PC is een bemenste controle waarbij de equipe een stempel ontvangt, een zogenaamde zelfstempelaar of een onbemenste controle bestaande uit een letter of cijfer op een bordje aan de rechterkant van de weg. Een voorbeeld is te zien bij de start. Deze letters dienen door de equipen zelf met ballpoint of viltstift in de juiste volgorde en met enkele lijn op de controlekaart geschreven te worden, te beginnen links boven. Een opengelaten vak in de reeks, een doorhaling of verandering, of een uitwisbare notatie (bijvoorbeeld met potlood) worden gerekend als ontbrekend. Voor de zogenoemde zelfstempelaars dienen equipen over een inkkussen te beschikken. In het geval dat de stempel is verdwenen, mag de letter die op de voorzijde van het controlebordje is vermeld met pen of stift op de controlekaart worden vermeld.

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 achteruit rijden zijn niet van invloed op het bepalen van de juiste aanrijdrichting, mits e.e.a. binnen redelijkheid plaatsvindt en in het zicht van de officials van de desbetreffende controle. 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	Meermalen overtreden verkeersregels	MIN. 500 STRAFPUNTEN/UITSLUITING
7.4	Negeren aanwijzingen van organisatie	MIN. 500 STRAFPUNTEN/UITSLUITING

## 8. STRAFPUNTEN

8.1

### **Uitgangspunten puntentelling**

Bij bemenste 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

<b>Tijdcontrole (TC)</b>	iedere minuut vroeger dan passeertijd:	20 punten
	iedere minuut later dan passeertijd:	10 punten
	meer dan 15 minuten vroeger dan passeertijd:	300 punten
	meer dan 30 minuten later dan passeertijd:	300 punten
<b>Geheime Tijdcontrole (GTC)</b>	Per minuut vroeger dan de vroegste passeertijd*:	20 punten
	Per minuut later dan de laatste passeertijd*:	10 punten
* Indien gedefinieerd	Niet passeren:	300 punten
<b>Regelmatigheidsetappe (RE)</b>	iedere seconde te vroeg:	1 punt
	iedere seconde te laat:	1 punt
<b>Rustpauze (RP)</b>	iedere minuut te kort:	20 punten
	iedere minuut te lang:	10 punten
<b>Passagecontrole (PC)</b>	gemist / ontbrekend / fout:	100 punten
<b>Aanrijdrichting (RR)</b>	Verkeerde aanrijdrichting van een controle:	100 punten
<b>Snelheidscontrole (VC)</b>	iedere 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 Citron Pressé ontvangt u van de organisatie een routeboek met routeaanduidingen en kaartfragmenten in kleur.

9.2

De route dient verreden te worden aan de hand van de in het routeboek genoemde navigatietechnieken. Hieronder zijn alle routesystemen genoemd die gebruikt kunnen zijn. Indien gebruik gemaakt is van objecten die aanwezig zijn 'in het veld', waren deze voor de organisatie zichtbaar ten tijde van het uitzetten van de route. Wegen mogen niet vaker dan één maal worden bereden. Keren op een weg is nooit toegestaan. Over doodlopende wegen, privé-wegen 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.



9.3

#### **Routebeschrijving**

Van situatie naar situatie is beschreven welke route gevolgd dient te worden. De aanwijzingen zijn in volgorde weergegeven.

9.4

#### **Bol-pijl met tussenafstanden**

U rijdt vanuit het 'bolletje' in de richting van het 'pijlte', waarbij de tekening een abstracte weergave is van de situatie ter plaatse. Als aanvullende informatie zijn totaal- en tussenafstanden opgegeven. De opgegeven afstand geldt voor de plaats waar men (voor het eerst) van weg of richting verandert. Bij een rotonde is dat dus bij het oprijden ervan.

9.5

#### **Bol-pijl zonder tussenafstanden**

Identiek aan het voorgaande systeem, zij het dat afstanden ontbreken. U dient dus op zoek te gaan naar de weergegeven situatie. Er kunnen zich tussentijds wegsituaties voordoen, die niet opgenomen zijn. U volgt daar de doorgaande weg totdat de weergegeven situatie zich voordoet.

9.6

#### **Pijlen op kaartfragment**

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

9.7

#### **Punten op kaartfragment**

In het routeboek of aanvullend bulletin is een kaartfragment opgenomen, waarop een aantal punten is aangegeven. De punten bevinden zich op de weg aan de voet van het streepje op de kaart. Aan de bovenkant, bij het cijfer, is het streepje voorzien van een bolletje. Met de 'voet' is de andere kant bedoeld, die zich op een weg op de kaart bevindt. U dient de punten in volgorde van nummering aan te doen. Tussen de punten dient u de kortst mogelijke route te rijden. Het kaartfragment in het routeboek is niet noodzakelijk op schaal.

9.8

#### **Kortste route**

In het routeboek zijn situaties genoemd, waartussen u de kortst mogelijke route dient te rijden, over de wegen die zijn weergegeven op de kaart die in het routeboek genoemd is.

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.

9.10

#### **Ingetekende lijn**

In het routeboek of aanvullend bulletin is een kaartfragment opgenomen, waarop een lijn is ingetekend. De wegen in het veld waarop de lijn is getekend dienen te worden gereden in de richting zoals aangegeven. Blijkt het rijden van bepaalde delen van de ingetekende lijn in werkelijkheid niet mogelijk te zijn, dan dient de kortst mogelijke omleiding te worden gereden, waarbij alleen gebruik gemaakt mag worden van wegen op de kaart.

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.

9.12

#### **Blinde lijn**

In het routeboek is een lijn opgenomen waarmee de route wordt weergegeven. U dient zelf uit te zoeken hoe deze lijn op de kaart past, en hoe u de onderliggende wegen op de kaart moet rijden. De blinde lijn kan in een andere schaal dan de kaart, gespiegeld of gedraaid zijn.

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 plaatsnamen waarvan u het op de kaart aangeduide gedeelte van de bebouwde kom moet aandoen. De route naar de volgende plaatsnaam wordt gegeven met wegnummers. Indien gebruik gemaakt moet worden van een weg waarvan op de kaart geen wegnummer aanwezig is, wordt deze aangeduid met een min (-). De wegen tussen de plaatsnamen 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 het opgegeven wegnummer.

Indien de plaatsnaam tussen haakjes staat komt de route vlak langs het op de kaart aangeduide gedeelte van de bebouwde kom, maar er niet doorheen.

9.15

#### **Omleidingen**

In geval van onverhoopte blokkade van de route, door opbrekingen, plaatselijke markten, kermissen, 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 omleidingroute te rijden op de wegen op de kaart, zonder te keren. De organisatie kan u hierbij door middel van een bulletin ondersteunen. Een eventuele omleidingroute leidt niet tot een verandering van de volgende standaardtijd. In een omleidingroute kan een passagecontrole opgenomen worden.

9.16

#### **Monit Q-20 tripmaster**

Afgelegde afstanden zijn opgemeten met een Monit Q-20 tripmaster, met een afwijking van minder dan 1 meter over een afstand van 10 kilometer. Desondanks kunnen zich verschillen voordoen ten opzichte van de door u gemeten afstand. De officiële afstand waarmee gerekend wordt, is opgenomen in het routeboek.

## **10. KLASSEMENT**

10.1

Er is een afzonderlijk klassement voor Toerklasse en Sportklasse. De winnaars van beide klassementen ontvangen een schitterende designcitruspers van Philippe Starck; de winnaar van de Sportklasse mag de vermaarde wisselbeker, Le Trophée du Citron Pressé, mee naar huis nemen. De nummers twee en drie van beide klassementen ontvangen respectievelijk een zilver- en bronskleurige opgestoken duim.

10.2

Tijdens Le Citron Pressé staan wellevendheid en collegialiteit hoog in het vaandel. Om dat te bevorderen zal door de officials aan de meest wellevende equipe een prijs worden toegekend.

10.3

Tegenslag tijdens Le Citron Pressé kan elke equipe treffen. De equipe die daar met de meeste volharding mee om weet te gaan ontvangt de Prix d'Endurance, een schitterende tekening van Noëlle Smit.

10.4

De meest talentvolle equipe ontvangt de film over Le Citron Pressé die in 2012 is gemaakt.

10.5

Equipes die een team vormen dingen mee naar de teamprijs. Teams bestaan uit drie equipes die in dezelfde klasse uitkomen. Het team dat relatief het minste strafpunten scoort ontvangt de prijs; het aantal strafpunten wordt berekend als percentage van het in die klasse maximaal te behalen aantal strafpunten. In overleg met de organisatie kan een team uit meer dan drie equipes worden samengesteld, met een maximum van vijf. De berekening van strafpunten is verhoudingsgewijs.

10.6

De equipe die het hoogste aantal equipes in de Sportklasse vóór zich heeft weten te houden ontvangt de Rode Lantaarn die door equipe Martens/Lust in 2014 als wisseltrofee ter beschikking is gesteld.

## **11. ALGEMEEN**

11.1

Le Citron Pressé wordt georganiseerd, en vindt plaats, in het kader van vriendschap, sportiviteit en wellevendheid.

11.2

Geen enkel protest van deelnemende equipes zal door de organisatie in behandeling worden genomen. Wel zal de organisatie zich inspannen om de deelnemers van de gevraagde tekst en uitleg te voorzien en daarnaar eventueel te handelen, tenzij het gaat om situaties tijdens de rit waar strafpunten in het geding kunnen zijn, dan wel andere deelnemers bevoordeeld of benadeeld zouden kunnen worden.

11.3

Het inschrijfgeld omvat niet de premie voor de specifieke verzekering voor deelname aan regelmatigheidsritten. De deelnemers zijn verplicht er zorg voor te dragen dat hun huidige verzekering deze deelname dekt, dan wel een aanvullende verzekering af te sluiten ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de deelnemers en de bestuurders jegens derden, als aanvulling op de door de inschrijver ten behoeve van zijn automobiel gesloten WA-verzekering.

11.4

Tijdens Le Citron Pressé wordt normaal en geheel voor eigen risico aan het normale verkeer deelgenomen. Ten alle tijde dienen geldende verkeersregels en aanwijzingen van het bevoegd gezag te worden opgevolgd.

11.5

Zowel de deelnemers als de auto dienen aan alle geldende verplichtingen te voldoen. Dat wil zeggen: geldige paspoorten, rijbewijs, kentekenbewijs, APK, verzekering, groene kaart, etc. dienen aan boord en in orde te zijn. Overtredingen zijn geheel voor eigen risico, en kunnen bovendien uitsluiting van de rit tot gevolg hebben.

11.6

Leden van de equipe zijn verplicht voor de start een vrijwaringverklaring te tekenen met de volgende tekst:

'Door ondertekening van dit formulier verklaren de leden van de equipe die deelneemt aan Le Citron Pressé (ook te noemen 'het evenement') het volgende:

- De leden van de equipe en/of de auto waarmee zij aan Le Citron Pressé deelnemen voldoen volledig aan het gestelde in artikel 11.3 en 11.5 van het reglement. Zo heeft de bestuurder van het voertuig een voor het voertuig geldig rijbewijs, is het voertuig tenminste WA verzekerd, óók tijdens deelname aan het evenement, zowel in binnen- als buitenland en voldoet het voertuig verder aan alle wettelijke eisen zoals die gesteld worden in de landen die de rit aandoet (Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk).
- De leden van de equipe vrijwaren de Stichting Pressé, de organisatie, de officials, sponsoren en andere bij de organisatie van Le Citron Pressé betrokkenen, verder te noemen 'de organisatie' voor alle aanspraken ter zake van schade en of letsel ontstaan door of tijdens deelname aan het evenement. Zij vrijwaren de organisatie ook voor aanspraken van derden. De organisatie kan alleen aansprakelijkheid erkennen voor schade direct veroorzaakt door de opzet van de uitzetters van de rit (dus, met andere woorden, voor schade die door de uitzetters van de rit beoogd was te worden veroorzaakt aan de deelnemers/equipes).
- De leden van de equipe zullen zich aan alle in de te bezoeken landen geldende verkeersregels houden, waaronder die van de maximum snelheid, en zullen alle aanwijzingen van het in de betrokken landen bevoegd gezag en/of de organisatie opvolgen.'

11.7

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

11.8

De organisatie staat open voor suggesties en aanbevelingen.