

Reglement



Toerrally, 16 t/m 19 mei 2012

Reglement Le Citron Pressé

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>Zondag 15 januari</i>		Uiterste betaaldatum gereduceerd tarief (1.250 euro)
<i>Zaterdag 31 maart</i>	09:30 – 17:30	Trainingsdag (Wapen van Lienden)
<i>Vrijdag 27 april</i>		Bepaling startvolgorde
<i>Zaterdag 28 april</i>	10:00 – 14:00	Technische keuring; uitgifte rallyschilden en deurnummers (Gert de Jong Automobielen, Aalsmeer)
<i>Woensdag 16 mei</i>	14:00	Start facultatieve proloog (willekeurige startvolgorde)
	18:00	Opening permanence
<i>Donderdag 17 mei</i>	08:00 – 09:00	Start equipe numero 1 (en vervolgens om de minuut)
	Ca. 12:00	Lunch onderweg
	17:00	Opening permanence
<i>Vrijdag 18 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>Zaterdag 19 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 2012 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 regelmatigheidetappes 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 2012 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 worden verdeeld 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.

4. INSCHRIJVING

4.1

Het inschrijfgeld bedraagt 1.250,- euro per equipe, bijgeschreven vóór zondag 15 januari op rekening 401369110 t.n.v. Stichting Pressé, onder vermelding van: 'Le Citron Pressé 2012'. Bij het inschrijfgeld zijn alle maaltijden, drie overnachtingen, alle bescheiden en rallyschilden inbegrepen. Na die datum bedraagt het inschrijfgeld 1.350 euro per equipe. Op zondag 15 april sluit de inschrijving voor Le Citron Pressé 2012, tenzij voor die datum het maximale aantal equipes van tachtig reeds 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

Op zaterdag 14 januari zal worden besloten of Le Citron Pressé 2012 definitief doorgang zal vinden. Doorgang is met name afhankelijk van het aantal equipes dat zich heeft ingeschreven. Het minimaal benodigd aantal equipes bedraagt 45. Deelnemers zullen daarover uiterlijk 15 januari worden geïnformeerd.

4.4

Een equipe bestaat uit een auto en twee personen.

4.5

Deelnemende equipes kunnen inschrijven als team en meedingen naar de teamprijs. Het inschrijfgeld voor teams bedraagt 60,00 euro per team. Teams kunnen bestaan uit drie equipes die in verschillende klassen deelnemen; met de toekenning van strafpunten wordt rekening gehouden met het maximaal haalbare strafpunten per klasse.

4.6

Bij annulering van de inschrijving door een deelnemer zal het inschrijfgeld afhankelijk van de datum volledig of deels worden gerestitueerd. Met het oog op de reservering van hotels en overige kosten voor de organisatie zal onderstaande staffel worden gehanteerd:

Voor 15 februari 2012	100%
Voor 1 april 2012	60%
Vanaf 1 april 2012	0%

4.7

Bij annulering van Le Citron Pressé door de organisatie op of vóór 14 januari 2012 zal het volledige inschrijfgeld worden gerestitueerd.

4.8

Bij uitsluiting van een equipe door de organisatie vóór 16 mei 2012 zal volledige restitutie van het inschrijfgeld plaatsvinden. Bij uitsluiting van een equipe op of na 16 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 bijlage van het routeboek.

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 in volgorde van startnummer.

5.4

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. Verloren rallyschilden worden door de organisatie niet vervangen. Door afwezigheid of slechte zichtbaarheid van een rallyschild riskeert een equipe niet-registratie bij een controle.

5.5

De rallyschilden mogen niet aanwezig zijn op de auto, of moeten in elk geval duidelijk zijn geblindeerd (bijvoorbeeld met een brede diagonale strook tape):

- in de gehele periode voorafgaand aan de start,
- in de gehele periode na de finish,
- tussen start en finish indien een equipe de deelname staakt of wordt uitgesloten.

5.6

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

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

5.8

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. Een assurantieverklaring is verplicht en zal onderdeel uitmaken van de technische keuring op 28 april.

6. CONTROLES

6.1

Elke equipe ontvangt een aantal **CONTROLEKAARTEN**. Deze zijn voorzien van uw startnummer met barcode. 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 (Regelmatigheidetappe 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 d.m.v. een rallyschild in de berm.

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

Equipes die voor openingstijd van de controlepost aanwezig zijn moeten minimaal wachten met het aanbieden van hun controlekaart totdat de post open is.

6.10

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.

6.11

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.

6.12

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

6.13

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.

6.14:

Passeertijd

De Passeertijd is de Ideale tijd, mogelijkerwijs aangepast naar aanleiding van te laat inklokken bij eerdere start- of tijdcontroles. De Passeertijd wijkt af van de Ideale tijd indien een equipe bij een eerdere SC of TC te laat is gepasseerd. De Passeertijd is de Ideale tijd vermeerderd met het aantal minuten dat de equipe bij de vorige SC of TC later was dan de Ideale tijd, met een maximum van 30 minuten. Was de equipe bij de vorige SC of TC vroeger dan de Ideale tijd, dan is bij deze controle de Passeertijd gelijk aan de Ideale tijd. Bij iedere hergroepering (start of na de lunch) vervalt deze aanpassing en zijn Ideale tijd en Passeertijd weer aan elkaar gelijk.

6.15

Startcontrole (SC)

Bij de start na het ontbijt en de start na de lunch dient iedere equipe te starten op zijn ideale tijd. Bij de start ontvangt men de controlekaart voor de daaropvolgende etappe. Tijdens de lunch vindt hergroepering plaats, waarna iedere equipe weer op zijn ideale tijd dient te vertrekken.

6.16

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, met een maximum van 30 minuten. De aldus verschoven passeertijd geldt tot de volgende hergroepering bij lunch of aan het eind van de dag. Eerder binnenkomen dan de passeertijd leidt niet tot aanpassing van de Passeer tijd voor de volgende controle, tenzij deze controle al een latere passeertijd had.

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.

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 standaard tijden 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

Regelmatigheidetappe (RE)

Bij een regelmatigheidetappe 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 regelmatigheidetappe. 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 regelmatigheidetappe 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.

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.

6.23

Snelheidscontrole (VC)

Op bepaalde relevante punten in de route kan een snelheidscontrole plaatsvinden. Met als doel de verkeersveiligheid te bevorderen. Met name voor andere verkeersdeelnemers en binnen de bebouwde kom. Excessieve snelheidsovertredingen worden streng bestraft. Bij controle met een 'lasergun' geldt de geconstateerde snelheid. Bij controle 'op zicht' wordt een redelijke marge aangehouden.

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	MINIMAAL 500 STRAFPUNTEN/UITSLUITING
7.4	Negeren aanwijzingen van organisatie	MINIMAAL 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

Startcontrole (SC)	iedere minuut te vroeg of te laat:	10 punten
Tijdcontrole (TC)	iedere minuut vroeger dan Passeertijd:	20 punten
	iedere minuut later dan Passeertijd:	10 punten
	meer dan 30 minuten later dan Ideale tijd:	300 punten
Geheime Tijdcontrole (GTC)	Per minuut vroeger dan de vroegste passeertijd*:	20 punten
	Per minuut later dan de laatste passeertijd*:	10 punten
	Niet passeren:	300 punten

* Indien gedefinieerd

Regelmatigheidetappe (RE / REF)

	iedere seconde te laat:	1 punt
	iedere seconde te vroeg:	1 punt
Rustpauze (RP)	iedere minuut te lang:	10 punten
	iedere minuut te kort:	20 punten
Passagecontrole (PC)	gemist / ontbrekend / fout:	100 punten
Aanrijdrichting (RR)	Verkeerde aanrijdrichting van een controle:	100 punten
Snelheidscontrole (VC)	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!

9. NAVIGATIE

9.1

Voor Le Citron Pressé ontvangt u van de organisatie een routeboek met routeaanduidingen en kaartfragmenten in kleur en op schaal.

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. Doodlopende wegen, privé-wegen en wegen 'alleen voor bestemmingsverkeer' (of een vergelijkbaar bord) mogen niet worden bereden, tenzij expliciet aangegeven. Bij kaartfragmenten mag alleen gebruik gemaakt worden 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 berijden 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 die u kunt berijden, 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 weergegeven zijn 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 gereden te worden, 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. De ingetekende lijn dient zo ver mogelijk te worden gevolgd, waarbij de barricades in nummervolgorde ontweken moeten worden en het overgeslagen deel van de lijn zowel voor als na de barricade zo klein mogelijk dient te zijn.

9.12

Blinde lijn

U ontvangt van de organisatie een vel of transparant waarop de door u te volgen route is weergegeven door middel van een lijn. U dient zelf uit te zoeken hoe deze lijn past op de kaart en hoe u de onderliggende wegen op de kaart dient te berijden. Voor de sportklasse kan de blinde lijn in een andere schaal zijn dan de kaart of zonder kaartfragment te moeten worden 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 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 t.a.v. de volgende standaardtijd. In een omleidingroute kan een passagecontrole opgenomen worden.

9.16

Monit Q-10 tripmaster

Afgelegde afstanden zijn opgemeten met een Monit Q-10 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 design citruspers van Philippe Starck; de winnaar overall 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 een prijs toegekend worden voor de meest wellevende equipe. Deze prijs zal door de officials 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 illustrator Noëlle Smit. De equipe die andere equipes het meest met raad en daad bijstaat en daarbij zelf zijn klassement in gevaar brengt, ontvangt de sportiviteitsprijs van Kloos Classics.

10.4

Voor de meest talentvolle equipe wordt een prijs uitgereikt van één van de sponsors van Le Citron Pressé.

10.5

Equipes die een team vormen dingen mee naar de teamprijs waarvoor de hoofdprijs door een of meerdere van onze sponsors ter beschikking zal worden gesteld. 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.

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, behoudens waar het gaat om situaties tijdens de rit waar strafpunten in het geding kunnen zijn, dan wel andere deelnemers bevoor- of benadeeld zouden kunnen worden.

11.3

Het inschrijfgeld omvat niet de premie voor de specifieke verzekering voor deelname aan regelmatigheidritten. 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 ondergetekenden, leden van de ondergenoemde 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 terzake 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 alléén 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.