



## 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 | KLASSEMENT             |
| 11 | ALGEMEEN               |

### PROGRAMMA

|                             |               |   |
|-----------------------------|---------------|---|
| <i>Zaterdag 30 december</i> |               | Uiterste betaaldatum gereduceerd tarief (1.495 euro)    |
| <i>Woensdag 8 mei</i>       | 11:00 – 14:00 | Start facultatieve proloog (willekeurige startvolgorde) |
|                             | 18:00         | Opening permanence                                      |
|                             | 20:00         | Diner   |
| <i>Donderdag 9 mei</i>      | 08:00         | Start equipe numero 1 (en vervolgens om de minuut)      |
|                             | Ca. 12:00     | Lunch onderweg  |
|                             | 17:00         | Opening permanence                                      |
|                             | 20:00         | Diner   |
| <i>Vrijdag 10 mei</i>       | 08:00         | Start eerste equipe (en vervolgens om de minuut)        |
|                             | Ca. 12:00     | Lunch onderweg  |
|                             | 17:00         | Opening permanence                                      |
|                             | 20:00         | Diner   |
| <i>Zaterdag 11 mei</i>      | 07:30         | Start eerste equipe (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 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

Organisatie van Le Citron Pressé 2024 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.

## **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 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 2024 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. De auto waarmee wordt deelgenomen, zal technisch worden gekeurd door specialisten die door de organisatie worden aangewezen; deze keuring is verplicht.

### 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 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 – geconstateerd door officials – kan leiden tot 500 strafpunten.

### 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.

### 3.9

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.

## **4. INSCHRIJVING**

### 4.1

Het inschrijfgeld bedraagt 1.495,- euro per equipe, bijgeschreven vóór zaterdag 30 december 2023 op rekening 401369110 t.n.v. Stichting Pressé, onder vermelding van: 'Le Citron Pressé 2024'. Na die datum bedraagt het inschrijfgeld 1.595,- euro per equipe, bijgeschreven vóór 15 april 2024. Bij het inschrijfgeld zijn alle maaltijden, drie overnachtingen, alle bescheiden en rallyschilden inbegrepen. Inschrijving sluit op het moment dat het maximale aantal van 60 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,- euro. Een team bestaat uit drie equipes. De eerste drie teams in de eindstand ontvangen een prijs van CitroExpert; de hoofdprijs is een jaarabonnement voor de zes teamleden. Voor de teams die tweede en derde worden, stelt CitroExpert boeken ter beschikking.

## **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.

## 5.2

Op dag één (donderdag) wordt gestart op volgorde van de equipenummers; equipennummer 1 start om 1 minuut na de standaardtijd, enzovoorts. Op dag twee en dag drie wordt het startnummer bepaald door de plaats in het klassement en wordt er gestart op de omgekeerde volgorde van de stand van het klassement. Deze startvolgorde wordt op de avond voor de start om 20:00 uur, of uiterlijk 22:00 uur, gepubliceerd. Op de controlekaart die u krijgt uitgereikt staan zowel het equipennummer als het startnummer als de ideale doorkomsttijden vermeld.

## 5.3

Het equipennummer en de startvolgorde voor TC1 wordt bepaald op basis van de volgorde van inschrijving; als datum geldt de datum van betaling.

### 5.4.1.

Het equipennummer 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.

### 5.4.2

Deelnemers ontvangen ook deurstickers met hun equipennummer. 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 regelmatigheidsrit als Le Citron Pressé.

## **6. CONTROLES**

### 6.1

Elke equipe ontvangt een aantal **controlekaarten**. Deze zijn voorzien van uw equipennummer 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 letter op een bordje aan de rechterkant van de weg – van links naar rechts en vervolgens naar onderen 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 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 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 (Regelmatigheidetappe Finish).

### 6.7

Controles staan rechts van de te rijden route, tenzij uitdrukkelijk anders aangegeven in het routeboek of een aanvullend bulletin. 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) is de standaardtijd plus een aantal minuten gelijk aan het startnummer. Standaardtijden staan vermeld in het routeboek. De ideale tijd staat vermeld op de controlekaart van iedere equipe. Voorbeeld: Standaardtijd = 10.42 uur. Ideale tijd voor startnummer 14:  $10.42 + 00.14 = 10.56$  uur. Afwijking van de ideale tijd levert strafpunten op. De exacte toekenning van strafpunten is beschreven onder 7 & 8.

### 6.12

#### **Starttijd**

Bij TC1 is de starttijd gelijk aan het equipenummer opgeteld bij de standaardtijd. Voorbeeld: Standaardtijd = 08:00 uur. Starttijd voor equipenummer 14:  $08:00 + 0014 = 08:14$  uur. Op dag twee en drie wordt de starttijd bepaald door de positie in het klassement; het startnummer wordt dan bepaald op de omgekeerde volgorde van het klassement. Ook dat startnummer wordt bij de standaardtijd opgeteld. Voorbeeld: Standaardtijd = 08:00 uur. Starttijd voor startnummer 14 = 08:14 uur.

### 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.

6.15

#### **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.

6.16

**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. Equipen 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. Equipen worden direct na aankomst bij de start van een RE gestart, dan wel, in het geval van een of meer wachtende equipen, een minuut na hun voorganger. Equipen 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

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.

6.19

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

Een PC is een bemande controle waarbij de equipe een stempel ontvangt, een zogenaamde zelfstempelaar of een onbemandede controle bestaande uit een letter of cijfer op een bordje aan de rechterkant 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, te beginnen linksboven. 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 equipes over een 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.

6.20

#### **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 |

### **8. STRAFPUNTEN**

8.1

#### **Uitgangspunten puntentelling**

Bij bemandede 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>          | 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 |
| <b>Geheime Tijdcontrole (GTC)</b> | Per minuut vroeger dan de vroegste passeertijd: | 20 punten  |
|                                   | Niet passeren:                                  | 300 punten |
| <b>Regelmatigheidsetappe (RE)</b> | Elke seconde te vroeg:                          | 1 punt     |
|                                   | Elke seconde te laat:                           | 1 punt     |
| <b>Passagecontrole (PC)</b>       | gemist/ontbrekend/fout:                         | 100 punten |
| <b>Aanrijdrichting (RR)</b>       | Verkeerde aanrijdrichting van een controle:     | 100 punten |
| <b>Snelheidscontrole (VC)</b>     | 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 Citron Pressé ontvangt u van de organisatie een routeboek met routeaanduidingen en kaartfragmenten 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 niet vaker dan één keer 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.

### 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, zijn genummerd en omcirkeld. 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 gebruikgemaakt 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. Ook kan de blinde lijn in een wit kader in het kaartfragment zijn geplaatst.

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 wegopbrekingen, 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. 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 omleidingroute kan een passagecontrole opgenomen worden.

9.16

#### **Brantz International 2 Pro**

Afgelegde afstanden zijn opgemeten met een Brantz International 2 Pro 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

De winnende equipe ontvangt een schitterende designcitruspers van Philippe Starck en mag de vermaarde wisselbeker, Le Trophée du Citron Pressé, mee naar huis nemen. De nummers twee en drie 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. Deze prijs wordt uit naam van Hogeschool Zuyd Foundation uitgereikt.

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. Een team bestaat uit drie equipes. De eerste drie teams in de eindstand ontvangen een prijs van CitroExpert; de hoofdprijs is drie jaarabonnementen voor de zes teamleden. Tweede en derde prijs zijn zes boeken van CitroExpert.

10.6

Eendenspul kent een prijs toe aan de beste drie equipes in een Citroën met een tweecilinder motor.

10.7

De equipe die het hoogste aantal equipes 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

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

### 11.4

De onder 7.3.3 genoemde sanctie voor 'onsportief gedrag' kan worden opgelegd na constatering door minimaal drie andere equipes of door officials.

### 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. De Technische keuring voorafgaand aan Le Citron Pressé is verplicht.

### 11.6

Leden van de equipe zijn verplicht voor de start een vrijwaringsverklaring 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 11.6 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 en Frankrijk).
- De leden van de equipe vrijwaren de Stichting Pressé, de organisatie, de officials, sponsors 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 maximumsnelheid, 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.