



# LE GUIDE pour réussir son rallye

EN CATEGORIE TOURING

VERSION 2024/03

Je ne perds jamais,

Si je ne gagne pas

J'apprends

Nelson Mandela

## PRÉAMBULE ET SOMMAIRE

Éléments nécessaires pour que vous puissiez réussir votre rallye et surtout y prendre plaisir. Détaillé, il recense les techniques de navigation que nous employons dans les **RALLYES EN CATEGORIE TOURING**.

Cette catégorie de rallye fait appel à des techniques de base détaillées ci-après, ouverte aux équipages voulant passer un bon moment avec leur ancienne, sans se prendre la tête, (mais sans s'ennuyer...) et aux équipages moins aguerris voulant découvrir et apprendre...et se frotter à quelques habitués...

De façon à faciliter l'accès des rallyes de navigation au plus grand nombre, les organisateurs s'engagent à **présenter les distances selon la norme kilométrique GPS**, permettant l'utilisation d'application smartphone type Rallytripmeter, évitant ainsi une escalade matérielle et financière totalement inutile dans cette catégorie.

Ces balades de navigation ne sont en aucun cas des épreuves de vitesse. **Les moyennes conseillées ne peuvent dépasser 30 km/h**, ce qui permet d'observer le terrain, de prendre son temps pour ne rien oublier et respecter ce qui vous entoure, riverains, concurrents, environnement.

I	CONSEILS GENERAUX.....	3
II	A QUOI RESSEMBLE LE ROAD BOOK .....	3
III	RÈGLES GENERALES HABITUELLES SUR L'ITINÉRAIRE	
III.1	Règle pour les routes à comptabiliser .....	4
III.2	Règle liée à la mention « sans croiser, ni contre-sens ».....	5
III.3	Règle liée à la mention « au plus court, unique et exclusif » .....	6
IV	TECHNIQUES DE NAVIGATION	
IV.1	<b>Les notes fléchées</b> .....	6
IV.1-a	boule-flèche standard.....	6
IV.1-b	boule-flèche droit.....	6
IV.1-c	boule-flèche fermé/coupé.....	6
IV.1-d	boule-flèche complexe.....	7
IV.1-e	boule-flèche partiel.....	8
IV.1-f	boule-flèche sur extrait de carte.....	8
IV.1-g	les carrefours décomposés.....	9
IV.1-h	les fléchés allemand.....	9
IV.2	<b>Les notes littéraires</b> .....	10
IV.2-a	notes littéraires .....	10
IV.2-b	directives SUIVRE/PRENDRE.....	11
IV.2-c	directives RSRP / RDA.....	11
IV.2-d	textes et pictogrammes .....	12
IV.3	<b>Les notes techniques</b> .....	13
IV.3-a	les horloges.....	13
IV.3-b	le système des points cardinaux.....	14
IV.4	<b>Variantes applicables aux cases schématisées</b> .....	14
IV.4-a	les cases et notes « miroirs » .....	14
IV.4-b	les notes franches .....	15
IV.4-c	les cases à choix multiples.....	15

# GUIDE POUR REUSSIR SON RALLYE TOURING - CSC - V2024/3

## V LA CARTOGRAPHIE

V.1	<b>principes généraux</b> .....	16
V.2	<b>itinéraires tracés</b> .....	17
V.2-a	tracé sur carte .....	17
V.2-b	tracé avec entames et tronçons à compléter .....	17
V.2-c	tracé morcelé sur carte.....	18
V.2-d	chevauchement de tracé cartographique.....	18
V.3	<b>itinéraires à tracer</b> .....	19
V.3-a	flèches numérotées .....	19
V.3-b	CP virtuels numérotés.....	19
V.3-c	points altimétriques .....	19

## VI GESTION DU TEMPS (TRC-TPC-TIP)

VI.1	<b>TRC , TPC , TIP</b> .....	20
VI.2	<b>Conseils</b> .....	20

## VII CONTRÔLES

VII.1	<b>Contrôle Horaires de Départ/Arrivée d'étape (CH)</b> .....	20
VII.2	<b>Contrôle de passage (CP)</b> .....	21
VII.2-a	CP lettres .....	21
VII.2-b	CP pince.....	21
VII.2-b	CP humain .....	21
VII.2-c	CP entrées de village.....	21
VII.3	<b>Contrôle de distance</b> .....	21

VIII	<b>DERNIERS CONSEILS</b> .....	22
------	--------------------------------	----

## I CONSEILS GENERAUX

Toujours garder en tête que les informations fournies par le road book sont justes (vérifiées plusieurs fois par des personnes différentes et d'expérience). De plus ces informations sont rarement redondantes, tout élément indiqué peut donc s'avérer utile.

Hormis la navigation sur carte, les cases du road book correspondent aux carrefours où vous avez un choix réel entre plusieurs directions. Donc bien se référer à la règle de prise en compte des routes décrite ci-après au § III (par ex. une impasse ne compte pas).

Bien suivre l'ordre des numéros de cases (attention aux cases volontairement inversées) et cocher régulièrement chaque case passée. Suivre l'avancement sur une carte peut également s'avérer utile.

Le road book est LOGIQUE et ne laisse place à aucune interprétation. Bien lire les consignes quand il y en a. Au besoin se reporter au présent guide.

Ne cherchez pas à suivre une autre voiture. Vous seriez vite perdus dans votre road book et il n'est pas sûr que l'équipage vous précédant ait toujours raison. Si vous hésitez à un carrefour, prenez soin de vous garer le plus convenablement possible, vous n'êtes pas seuls sur la route.

Bien surveiller le temps qui s'écoule, il peut être préférable de rejoindre un point de ralliement (case verte) plutôt que de perdre trop de temps en cas de jardinage.

## II A QUOI RESSEMBLE LE ROAD BOOK

Constitué d'une suite de cases numérotées à suivre arithmétiquement, il donne les informations nécessaires à votre navigation. Par défaut la lecture se fait toujours de droite à gauche et de haut en bas sauf indication contraire, clairement mentionnée.

Total	Inter	Directions	Infos
0,00			Sortie parking
0,25	0,25		prendre rue de Paris puis SRP
0,70	0,45		tout droit dir Mantes la Jolie
0,95	0,25		Carburant

Vous devez remettre compteurs total et partiel à zéro → RAZ

Distance parcourue en km depuis la dernière RAZ demandée → 0,70 0,45

Distance parcourue en km depuis la case précédente → 0,95 0,25

Numéro de la case → 1

Vous partez par là → 2

Vous arrivez de là → 2

Info sur la route à prendre → 3

Un road book peut inclure les deux types de zone suivants :

- **Des Zones de Navigation (ZN)**, c'est là où résident les difficultés décrites ci-après (§ IV).
- **Des zones neutralisées ou liaisons** sans difficulté particulière, permettant de rejoindre plus rapidement une zone de navigation, un départ ou un retour vers les CH.

Ces zones doivent être clairement identifiable sur les Road-book par des couleurs et/ou une signalétique différentes.

### III - RÈGLES GENERALES HABITUELLES SUR L'ITINÉRAIRE

= Conventions appliquées aux Cases Schématisées et en cartographie.

**L'itinéraire à suivre respecte l'ordre numérique (ou alphanumérique) des cases et des pages.**

**Les règles suivantes sont à considérer comme des règles habituelles, applicables par défaut si le road book ne précise rien d'autre.** Elles sont mentionnées sur le road book « ...selon les règles habituelles... » et valables aussi bien en lecture schématisée qu'en cartographie :

- les routes à comptabiliser

- règle sans croiser, ni contre sens

- règle au plus court, unique et exclusif

#### III-1 Règle pour les routes à comptabiliser

Pour les carrefours indiqués par le road book : Lors des ZN, le road book tient compte de certaines routes et ignore les autres routes, selon les règles suivantes :

##### III-1-a Les voies accessibles

On entend par voie accessible toute portion ou partie distincte d'une route ou d'un carrefour qui peut être empruntée dans le sens normal de circulation sans enfreindre une interdiction ou une restriction de circulation générale ou spécifique au rallye.

➔ **Routes à comptabiliser** : toutes voies goudronnées que le code de la route vous autorise à prendre, ne finissant visiblement pas en impasse **vu de votre voiture**, qu'elles s'appellent rue, route, chemin, ruelle ou sente.

##### III-1-b les voies non accessibles

- On distingue les voies non accessibles suivantes :

- 1) Les voies sans issue ou en impasse, soit identifiées par un signal de type  , soit visiblement identifiables (dénomination  , [VOIE EN] IMPASSE...).
- 2) Les voies interdites ou inaccessibles, identifiées par les signaux:



- 3) Ou encore par un **marquage au sol rendant l'accès impossible** (routes barrées au sol par une large bande blanche d'un bord à l'autre, type stop, alors qu'il n'y a pas de panneau sens interdit, ligne blanche centrale continue...), les voies privées et parkings privés, soit identifiés par un signal, soit visiblement identifiables (ex : présence à l'aplomb de numéro(s) de maison, parking de supermarché ou de magasin, entrée de ferme ou de propriété...),

➔ **Routes à ne pas comptabiliser** : les ruelles ou sentes manifestement trop étroites pour une voiture, les chemins de terre ou caillouteux, les sens interdits implicites ou explicites (y.c. ceux qui le deviennent après quelques mètres), les impasses signalées, les voies avec bateau ou trottoir, les parkings signalés, les voies privées, les entrées de résidence signalées, les entrées de ferme ou de propriété se terminant manifestement en impasse (vu de votre voiture), et plus généralement toute route que le code de la route vous interdit de prendre.

En cas d'ambiguïté, l'organisation pourra utiliser un trait **T** assorti, le cas échéant, d'une mention : « Parking », « Interdit », « Privé », « Impasse [...]

### III-1-c cas particuliers

- En cas de rond-point, qu'il soit indiqué giratoire par le panneau idoïne ou non (obstacle ou terre-plein en milieu de carrefour), il doit être considéré et abordé comme tel, la voie arrivant sur votre gauche n'est pas à comptabiliser puisque vous ne pouvez pas la prendre.
- Les routes mal revêtues ou pouvant prêter à confusion seront surlignées par des pointillés et les routes en terre seront signalées quand cela est important comme repère.

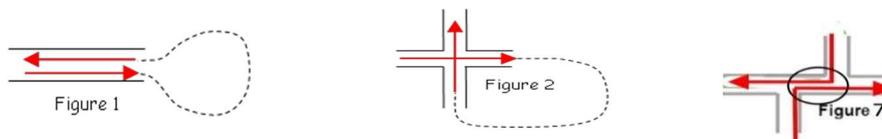
Sur le road book : route revêtue ——— route en terre - - - - -  
 Route mal revêtue ou pouvant prêter à confusion - - - - -

- C'est assez rare mais le road book peut vous obliger à prendre une route normalement à ne pas comptabiliser (par ex. un chemin de terre), en ce cas cette route est clairement indiquée sur le road book. En revanche si plus tard vous repassez devant, mais sans avoir à la reprendre, elle n'apparaîtra pas ... puisque c'est une route qui ne compte pas.
- Lorsqu'une rue avec un bateau ou caniveau peut prêter à confusion ou que vous devez la prendre, elle sera signalée par le sigle \$. Par exemple :

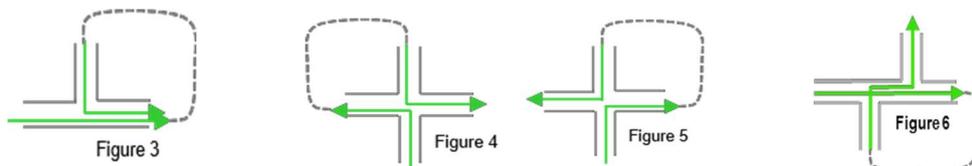


### III-2 Règle liée à la mention « sans croiser, ni contre-sens »

De façon évidente, le suivi de l'itinéraire idéal impose de ne faire aucun demi-tour, en aucun cas il ne peut faire revenir sur sa route en contre-sens (figure 1) ou d'obliger à recroiser son itinéraire (figure 2 et 7).



En revanche tous les autres cas de figure restent autorisés. Par exemple devoir repasser plusieurs fois dans le même sens sur la même portion de route (figure 3), ou revenir au même carrefour mais sans réellement croiser



(figures 4 et 5 (**tourne gauche toléré**)), ou encore la figure 6 qui n'est pas un réel croisement à condition que l'écartement entre les deux carrefours ne soit pas inférieur à 20m.

S'il est néanmoins amené à faire croiser, cela reste localisé sur de courtes portions et dans ce cas le road book le précise avec une indication du type "Attention trafic rallye ou TR".

### III-3 Règle liée à la mention « au plus court, unique et exclusif »

La règle au plus court s'entend toujours d'un item à l'autre et non de façon globale. Par exemple d'une pointe de flèche à la queue de la suivante, ou entre une boule et la flèche la plus proche, d'un point altimétrique à un autre, d'un cp virtuel à un autre.

La règle unique s'entend par l'obligation de ne passer qu'une fois en totalité sur un item pour le valider et de ne pas y repasser. Dans le cas d'un tracé sur carte, il y a tolérance pour y repasser de façon **PARTIELLE** avant ou après validation. **CETTE REGLE PRIME SUR LE PLUS COURT.**

La règle exclusive impose **de respecter à la lettre les données du Road Book**, de joindre les items demandés sans passer (ou partiellement en cas d'un tracé sur carte) par des items non demandés. **CETTE REGLE PRIME AUSSI SUR LE PLUS COURT.**

**LE PLUS COURT S'ENTEND DONC EN RESPECTANT LES REGLES DE BASE...**

**ATTENTION : ces règles peuvent être modifiées par l'organisateur mais il doit pour ce faire, le préciser clairement dans le road-book...**

## IV TECHNIQUES DE NAVIGATION

Sont décrits ici différents types de navigation auxquels vous pouvez être confrontés. La liste n'est pas exhaustive, l'imagination des organisateurs restant très fertile. N'oubliez pas que les cases du road book sont à suivre scrupuleusement dans l'ordre de numérotation.

### IV.1 Les notes fléchées

#### IV-1-a Boule-flèche standard

Pour chaque situation ou case, la boule représente le point d'origine et la flèche indique la direction à suivre. Les schémas respectent au mieux la courbure des routes et l'angle qu'elles forment entre elles.

#### IV-1-b Boule-flèche droit

Variante du boule-flèche où n'apparaissent plus les angles relatifs ou courbures des routes. Toutes les situations sont dessinées de façon perpendiculaire, et sont à interpréter selon la réalité des carrefours

#### IV-1-c Boule-flèche fermé / coupé



Le boule-flèche fermé est une variante du boule-flèche standard / orienté : c'est une représentation graphique complète de plusieurs situations. Il faut parcourir la totalité du trait noir continu entre la boule et la flèche en effectuant la plus courte distance.

Dans le cas ici à gauche, le trajet le plus court impose d'effectuer la boucle dans le sens horaire. Il est interdit de croiser (en sens inverse) ou de couper son itinéraire préalable

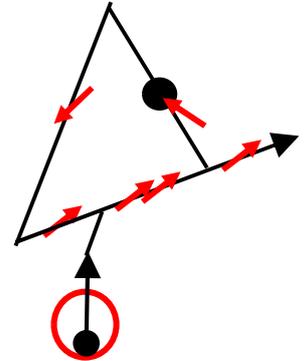
Contre-exemple (ici à droite), le boule-flèche coupé : Il ne faut pas parcourir la totalité du trait noir en raison de la coupure de ce dernier (trait discontinu), mais prendre directement au plus court entre la boule et la flèche, ce qui correspond ici à négliger deux droites.



### IV-1-d Boule-flèche complexe

Variante du boule-flèche standard / orienté, et là encore représentation graphique complète de plusieurs situations.

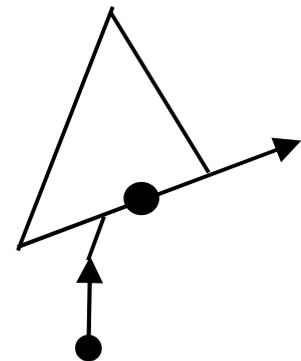
En partant de la 1<sup>o</sup> boule (cf. **cercle rouge**), il s'agit tout d'abord de rejoindre la flèche qui se trouve à la plus courte distance de la 1<sup>o</sup> boule ; de cette flèche, on rejoint la 2<sup>o</sup> boule la plus proche, puis de la 2<sup>o</sup> boule à la 2<sup>o</sup> flèche la plus proche... et ainsi de suite jusqu'à la dernière flèche qui marque la sortie de case.



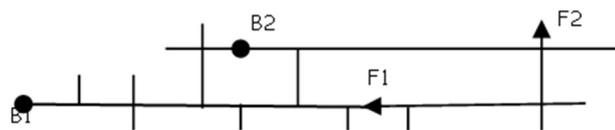
Il est interdit de couper ou encore de croiser son propre itinéraire ; on prend toujours le chemin le plus court entre boule et queue de flèche ou entre tête / pointe de flèche et boule à **condition de respecter les règles de base**.

Par défaut la règle de base est la suivante: vous devez emprunter la totalité du trait noir et ne passer qu'une seule fois sur chaque item. Sauf indication contraire précisée sur le road book.

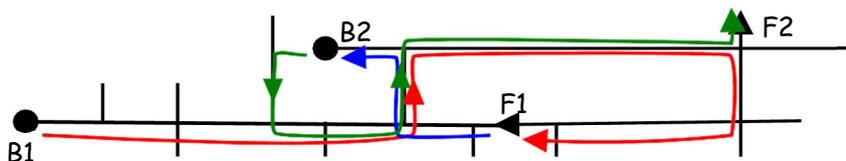
Mais attention dans l'exemple présenté ci contre, il faut résister à l'envie d'aller tout de suite à la 2<sup>ème</sup> boule, ce qui vous ferait tourner en sens antihoraire pour parcourir le trait noir et repasser 2 fois par la boule, mais il faut inverser le sens de rotation pour respecter les règles...



autre exemple : vous arrivez en B1 et devez ressortir en F2 :



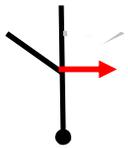
Les tracés rouge (B1-F1), bleu (F1-B2) et vert (B2-F2) constituent la seule solution qui permet d'alterner boule/flèche en respectant « les règles habituelles ». A noter que s'il y a un CPH au milieu, vous serez amenés à y passer 3 fois ...



**IV-1-e fléché partiel**

La représentation du carrefour est incomplète et il vous appartient de le reconstituer au vu de la géométrie du carrefour rencontré.

**1) Boule-flèche sans voie de sortie**



Variante du boule-flèche orienté ou droit, où la voie de sortie fléchée est absente du schéma ; seuls apparaissent la boule (point d'origine) et les voies à négliger, tel que sur le schéma à gauche (en noir). C'est en confrontant ce schéma « tronqué » avec la réalité du carrefour que vous devrez retrouver voie et direction manquantes (exemple en rouge),

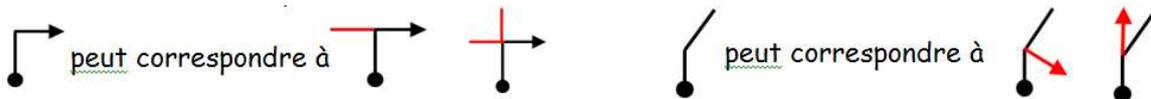
**2) Boule-flèche sans flèche de sortie**

un indice supplémentaire (nom de rue, signal routier...) peut être fourni pour replacer la flèche manquante.

**3) Boule-flèche sans voies annexes**

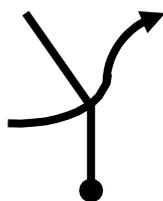
le road book ne donne que la flèche qu'il faudra suivre, les autres routes n'étant pas dessinées.

,Par exemple :

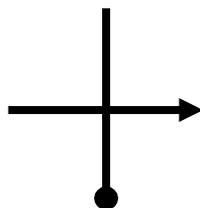


**ATTENTION : Toutes les techniques peuvent être mélangées... mais cela doit être précisé sur le road book...**

Pour un carrefour identique, voici sa représentation :



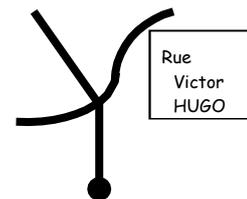
En boule flèche



En boule-flèche droit



Sans voie de sortie



Sans flèche de sortie

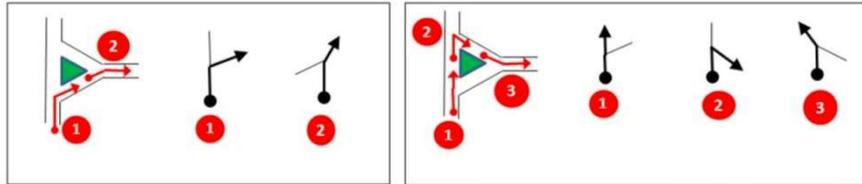
**IV-1-f Boule-flèche sur extrait de carte**



Pour chaque situation ou case, la boule représente le point d'origine et la flèche indique la direction à suivre (couplage possible avec les modes boule-flèche fermé / coupé / complexe). La différence est la présence en arrière-plan d'un extrait agrandi de carte routière (Ø échelle appliquée), plus ou moins détaillé, et représentant le ou les carrefours successivement abordés durant le parcours.

### IV-1-g les décomposés sur carrefour

1) **Concernent** les carrefours à **terre-plein distinct** (enrobé distinct, terre, cailloux, avec ou sans bordure...) ou **peint au sol de façon nette**. Par contre, afin d'ôter toute ambiguïté d'interprétation, l'organisateur évitera tout décomposé sur une situation ambiguë (enrobé peu distinct, peinture défraîchie, etc...).



2) **Ne concernent pas** les carrefours à sens giratoire ou ronds-points nettement définis par un panneau idoine.

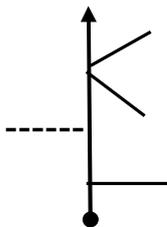
Pour qu'un carrefour puisse être considéré en deux représentations schématiques, il doit être considéré comme étant « déboîté » (où les deux côtés opposés des routes doivent obligatoirement être « déboîtés » comme en figure 2). Si tel n'est pas le cas (figure 1), la situation devra être représentée en un seul et même schéma.



Figure 1 : situation ne pouvant être décomposée    Figure 2 : situation pouvant être décomposée

### IV-1-h Fléché allemand / Arêtes de poisson

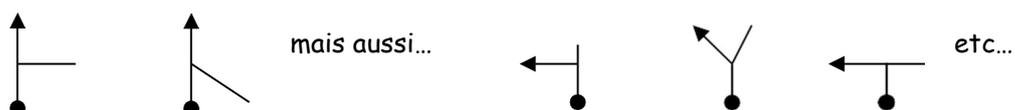
L'itinéraire à suivre est symbolisé par un trait axial rectiligne ; le sens de lecture est déterminé par l'orientation boule-flèche.



Les petits segments situés de part et d'autre de cet axe représentent toutes les voies rencontrées que vous devrez laisser tantôt à main gauche, tantôt à main droite

De bas en haut (du point vers la flèche)

1° : Il vous faut dans ce cas laisser 1 route à main droite, comme :



2° : Vous devez laisser 1 chemin mal aménagé à main gauche, comme :



3° : Ici, sur le même carrefour, 2 routes sont à laisser à main droite, comme :



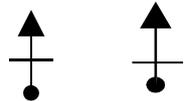
## IV-2 LES NOTES LITTERAIRES ET DIRECTIVES

### IV-2-a Notes littéraires

Elles consistent simplement en plusieurs directives possibles applicables à chaque carrefour ou croisement rencontré (voir liste ci-dessous) :

QG/QD	Quitter (à) Gauche/(à)Droite Implique une action de changement de direction de la part du pilote	
NG/ND	Négliger (à) Gauche/(à)Droite Implique de ne pas tenir compte de la route la plus à gauche (ou à Droite) <b>Attention : si route dans l'axe NG N'EST PAS QD</b>	
YG/YD	Fourche ou « Y » (à) Gauche/(à) Droite <b>Pas de route dans l'axe</b> <b>attention : YD=QD=NG -- YG=QG=ND</b>	
TG/TD	Té (à) Gauche/ (à) Droite <b>Pas de route en face</b> <b>attention : TD=QD=NG -- TG=QG=ND</b>	

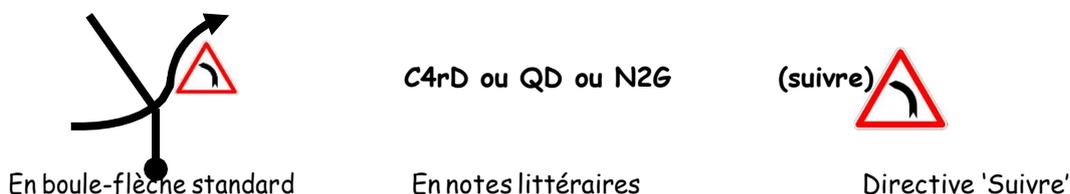
## GUIDE POUR REUSSIR SON RALLYE TOURING - CSC - V2024/3

<b>C4rtd</b>	Carrefour 4 routes tout droit <i>Chiffre variable selon nombre de routes</i>	
<b>C4rG/C4rD</b>	Carrefour 4 routes (à) Gauche/(à) Droite <i>Chiffre variable selon nombre de routes</i>	
<b>2ème D</b>	Prendre la 2ème (à) Droite <i>Tout type de carrefour possible, chiffre ordinal variable</i>	...
<b>3ème G</b>	Prendre la 3ème (à) Gauche <i>Tout type de carrefour possible, chiffre ordinal variable</i>	...
<b>td</b>	tout droit <i>Tout type de carrefour possible</i>	...

### IV.2-b Directives 'Suivre' / 'Prendre' <> (NPS) ou (NPP)

À chaque carrefour correspond une directive affirmative ou au contraire négative à appliquer ; et à chaque directive est adossée une précision apportée par la signalisation ou l'infrastructure routière en place, quant à la direction à prendre. Par convention, la directive littéraire peut être supprimée et seule la signalisation ou une infrastructure permet de se diriger sans ambiguïté. Une note ou case barrée sur le road-book est équivalent à ne pas suivre... .

Pour un carrefour identique, voici sa représentation :



### IV-2-c Directives « Rester Sur Voie Principale » / « Rester Dans l'Axe »

La directive « Rester Sur Voie Principale » (ou RSVP) sous-entend que l'itinéraire se poursuit jusqu'à la situation suivante du carnet de route sur la route que vous devez emprunter, identifiable par sa dénomination (par ex. : D121, N1, rue de Lille...).

La directive « Rester Dans l'Axe » (ou RDA) sous-entend que l'itinéraire se poursuit jusqu'à la situation suivante du carnet de route par la route la plus rectiligne possible (suivant le nez de votre voiture), **quel que soit le caractère (principal ou secondaire) ou la dénomination de la route.**

Selon le cas, ces directives respectives peuvent aussi être barrées d'un trait :

~~RSVP~~ = NE PAS Rester Sur Voie Principale     ~~RDA~~ = NE PAS Rester Dans l'Axe

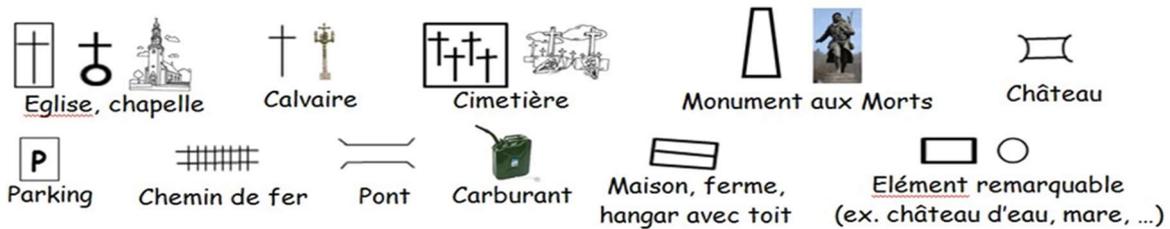
**IV-2-d textes et pictogrammes**

Les indications peuvent être données sous forme de texte ou de pictogramme, elles sont alors relatives à l'environnement visuel rencontré (vu de votre voiture) et vous donnent un indice pour trouver la direction à prendre (ou ne pas prendre) une fois arrivé au carrefour. Si aucun métrage n'est précisé, TOUS les carrefours et TOUTES les routes (selon la définition précisée au § "Règle pour les routes à comptabiliser" **III.1**) sont à prendre en compte. Si un métrage est précisé, en tenir compte car les éventuels carrefours intermédiaires ne sont alors pas nécessairement signalés (cf. « notes franches » **IV.4-b**)

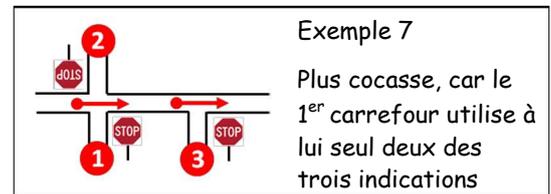
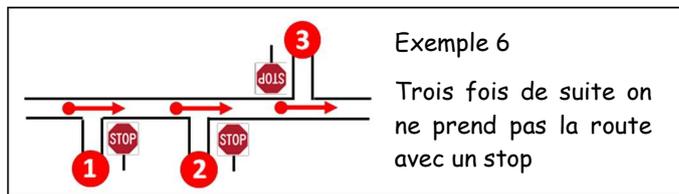
Par exemple : "vers ...", "pas la rue ...", "D147", "à droite", "~~3.4~~", ~~3.5t~~.

Quand une indication est présentée sous forme de pictogramme, vous vous dirigez dans la direction où vous avez identifié le pictogramme sur le terrain. Si celui-ci est clairement barré dans le road book, vous vous dirigez dans la seule autre direction possible.

Quelques pictogrammes utilisés :



Il peut arriver qu'une information soit présentée sous la forme "(indication) X (nbre)" (par exemple "pas Stop X 3"). Vous devez alors utiliser la même indication pour vous guider le nombre de fois indiqué. Les exemples 6 et 7 en illustrent le principe :

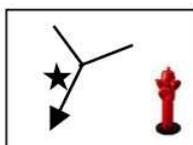


Il peut arriver qu'une même case du road book comporte plusieurs indications. Dans ce cas chacune d'elle, généralement identifiée par un tiret, correspond à un carrefour. Si rien d'autre n'est précisé, **par défaut elles sont à lire du haut vers le bas**. Si une autre indication (par ex. une flèche ou un numéro) vous incite à tenir compte du sens ou de l'ordre, tenez en compte ! Par exemple :

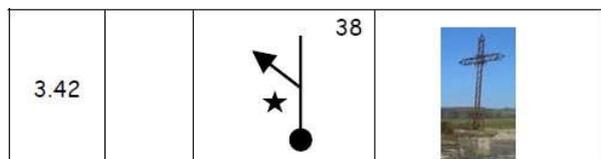
- vers Eglise - D147 - vers stop		- vers stop - D147 - vers Eglise	↑	3 - vers stop 1 - vers Eglise 2 - D147	
--	--	--	---	--	--

**NOTA BENE :**

Pour faciliter la lisibilité, la place des indications fournies pour s'orienter (calvaire, stop, panneau, ...) peut être repérée par une étoile qui fait référence à l'item fourni en zone infos. Par exemple :



★ =emplacement de la borne d'incendie sur le carrefour

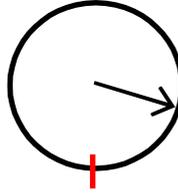


★ =emplacement du calvaire sur le carrefour

## IV-3 LES NOTES TECHNIQUES

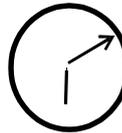
### IV-3-a Les horloges

- **Aiguille fléchée simple**



Système inverse du boule-flèche sans voie de sortie, où seule la direction fléchée est présente sur le schéma ; la voie d'origine est notée par le trait rouge en bas du cadran. Les voies à négliger ne sont pas représentées.

- **Deux aiguilles (type heures/minutes)**



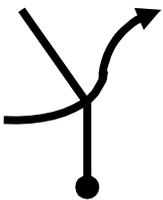
Autre variante du boule-flèche orienté, où la petite aiguille fait office de voie d'origine, et la grande aiguille fait quant à elle office de voie de sortie ou direction à suivre : il convient dès lors de réorienter correctement le schéma pour le confronter à la réalité du terrain ; les voies à négliger ne sont pas représentées,

- **Format numérique (type heures/minutes)**

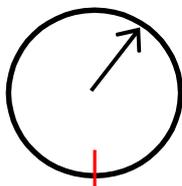
**8:25**

Variante numérique du système 2, avec l'affichage en chiffres pleins qui remplace les aiguilles des heures (voie d'origine) & minutes (voie de sortie). À noter que l'affichage horaire peut se faire en format 12 ou 24 heures.

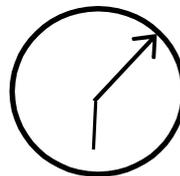
Pour un carrefour identique, voici sa représentation :



En boule-flèche orienté



En horloge 1 aiguille



En horloge 2 aiguilles

**18:07**

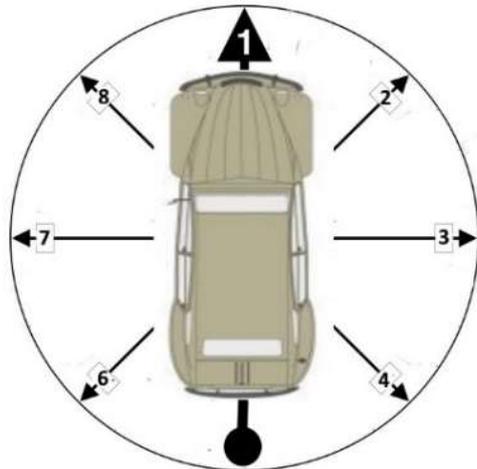
**6:07**

En horloge numérique

### IV-3-b    Systèmes de points cardinaux

Le système de la « rose des vents » fait référence à une série d'orientations, inspirées des points cardinaux. En catégorie touring nous ne nous servons que de la logique mathématique :

Vous arrivez du point (arrière de la voiture) et vous vous dirigez suivant le chiffre demandé :



Dans le cas présent, chaque orientation correspond à un chiffre entre 1 et 8,

l'indication **2** peut correspondre à



## IV-4    Variantes Applicables aux Cases Schématisées

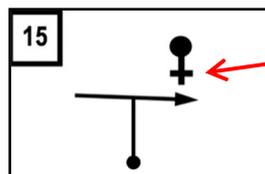
### IV-4-a    Cases et notes 'miroir'

Leur principe consiste à proposer une situation donnée sous forme d'image opposée ou inversée (tel un reflet dans un miroir). Ce « miroir » ne peut porter que sur une case à la fois et **jamais sur un fléché allemand**.

Elles sont caractérisées et repérables par l'inversion de tout ou partie de la case par rapport à la réalité du terrain, comme :

- L'emplacement d'un bâtiment, d'une infrastructure urbaine, d'un panneau routier...

Dans la case 15, la position de l'église est inversée par rapport à la réalité (cf. vue Google Maps) : il faut donc comprendre ce carrefour comme un **T gauche** et non plus un T droite.



- Ou certains éléments textuels ou d'information    *Mairie*    vs.    *ε1M*

- Ou N° de case :                    **13**                    vs.                    **ε1**

Dans la case ci-contre, le n° de case est inversé : il faut donc interpréter cette case comme un **N1D** (Négliger 1 Voie à Droite) et non un N1G (Négliger 1 Voie à Gauche).



## IV-4-b Notes franches

### 1) Notes franches avec Métrage / Distance

Dans le cas de cases / situations métrées, l'itinéraire à suivre prend alors en compte la distance effective d'une case à une autre, et exclut de fait tout carrefour ou situation (même similaire) abordé en dehors de cette distance kilométrique.

L'expression de la distance se fait à la dizaine de mètres près.

Elle peut être proposée sous la forme :

- d'une **distance totale** par rapport à la dernière Remise À Zéro (RAZ) de l'appareil de mesure de distance (votre carnet de route vous donnera régulièrement l'ordre d'une RAZ);
- et/ou d'une **distance intermédiaire** (appelée aussi **distance partielle**) par rapport à la case précédente du carnet de route.

(Par convention, le calcul du métrage se fait toujours à l'aplomb / au nez du carrefour (= point d'intersection des routes) schématisé ou renseigné sur la case en question. En cas de situation complexe ou d'un rond-point, le métrage se calcule à l'aplomb / au nez du giratoire ou du premier carrefour abordé.)

### 2) Notes franches sans distance

Ces notes sont signalées dans le road book par un point noir dans le coin supérieur gauche de la case.

Par ce principe, on ne doit prendre en compte que la situation réelle PARFAITEMENT IDENTIQUE à la case en question, à l'exclusion de toute autre situation intermédiaire présentant une ou plusieurs différences (nombre de voies accessibles, angles des voies...) par rapport à la case du carnet de route.

**En l'absence de correspondance, il convient de Rester Sur la Voie Principale**

## IV-4-c les cases à choix multiples

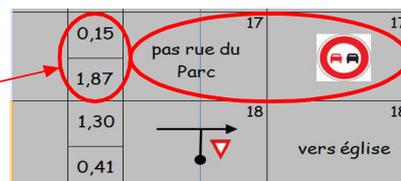
Il s'agit du cas où une même case du road book propose deux (ou plus) distances intermédiaires partielles et deux (ou plus) indications de direction possibles. Il vous faut alors trouver la bonne distance et la bonne indication correspondant au carrefour rencontré.

Pour éviter toute confusion avec d'autres types de navigation décrits avant, le road book précise toujours quelles sont les cases concernées par un choix multiple de ce genre.

Les indications proposées peuvent être de différents types (fléché, texte, pictogramme, gisement, photo ...). Seule la distance partielle est indiquée, le choix ne peut se faire que par le constat de visu sur le terrain, de carrefour en carrefour.

Par exemple :

Distance partielle à choisir parmi les deux



Indication de direction à choisir parmi les deux

**Conseil :** Mettez à zéro le compteur partiel puis parcourez la distance minimale proposée (ex : 0,15 km). Si vous arrivez à un carrefour, vérifiez si vous reconnaissez l'une des deux indications (ex : rue du Parc ou panneau interdit de doubler). Sinon continuez jusqu'à la distance la plus longue (ex : 1,87 km).

Une fois le bon carrefour atteint, n'oubliez pas de remettre votre compteur partiel à zéro. Annotez bien à chaque fois le bon couple distance/indication utilisé. Et ainsi de suite.

## V LA CARTOGRAPHIE

### V.1 Conventions et principes généraux

**REGLE EN CARTOGRAPHIE : LA LECTURE DE LA CARTE EST PRIORITAIRE ET LES RÈGLES GÉNÉRALES HABITUELLES sur l'itinéraire sont à appliquer (voir III). (SI LA LECTURE DU TERRAIN DEVIENT PRIORITAIRE, CELA DOIT ÊTRE CLAIREMENT ÉNONCÉ PAR L'ORGANISATEUR)**

- Les éventuelles routes rencontrées sur le terrain et ne figurant pas sur la carte sont à ignorer.
- Pour tous les systèmes de lecture ou de traçage cartographique, l'itinéraire officiel ne peut utiliser une portion de route (même infime) située hors des limites de l'extrait cartographié proposé dans le carnet de route.
- Un chemin présenté en pointillé sur la carte n'est pas une vraie route. Vous n'en tenez pas compte, même si depuis l'édition de la carte, le chemin a été goudronné.

Ceci **n'est pas** une route dont il faut tenir compte

Ceci **est** une route dont vous devez tenir compte



Ces règles s'appliquent en cartographie (cartes scannées ou schémas) quand le road book demande à passer par plusieurs items représentés (par ex. passer par des points d'altitude, par des CP virtuels, par certaines portions, ...), se pose alors la question de la façon de passer d'un item à l'autre, suivant les cas :

#### V.1-a Cas où l'item est ponctuel

(par ex. points d'altitude, CP virtuels) :

Le road book vous précise obligatoirement l'ordre de passage.

A partir de votre position présente (départ de l'épreuve ou au sortir du précédent item), vous devez aller au prochain item indiqué, **par la route la plus courte, tout en respectant les consignes du road book ainsi que les règles générales précédemment énoncées.**

- Si deux items portent le même nom (ex. 2 points d'altitude), choisissez celui qui est le plus proche.
- Si la consigne du road book vous demande de passer par certains items (ex. CP virtuels) et que la carte montre un item supplémentaire (à priori faux parce que non énoncé par le Road Book), ignorez-le **et évitez le.**

#### V.1-b Cas où l'item n'est pas ponctuel

(par ex. portions à parcourir intégralement une fois) :

Dans le cas où l'item n'est pas ponctuel, il possède deux amorces (une entrée et une sortie). Si le road book ne précise rien :

- Vous devez vous diriger vers l'item le plus proche de vous en choisissant comme entrée l'amorce la plus proche.
- Puis parcourir intégralement l'item sans en sortir et en choisissant au besoin le parcours le plus court (s'il y a plusieurs possibilités de le parcourir).
- Puis **le quitter par l'autre amorce** qui tient alors lieu de sortie.

- Notez bien que, pour atteindre l'item suivant, la règle par défaut vous autorise à passer ou repasser par certains bouts d'un item (mais jamais en totalité) avant ou après validation si cela permet de choisir la route la plus courte, à condition de respecter les règles de base.

## V.2 itinéraires tracés

### V.2-a Itinéraire tracé sur carte

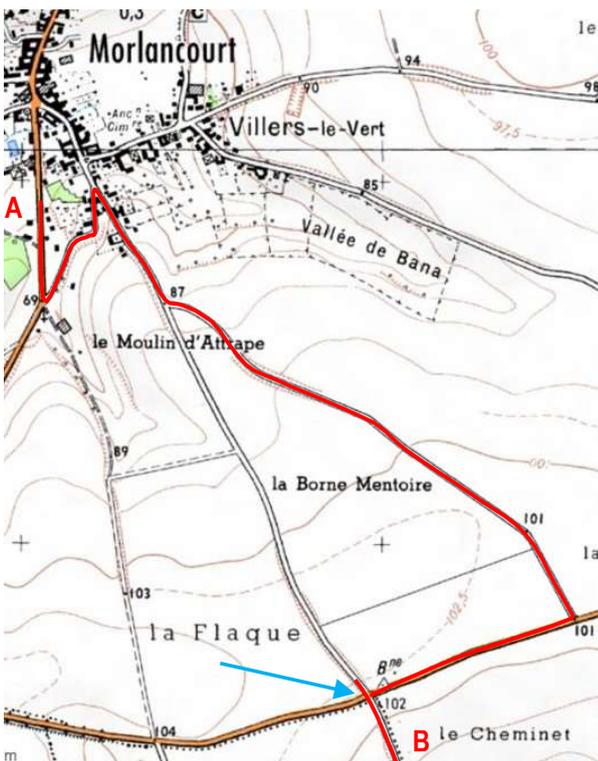


Sur un fond de carte, un tracé sous forme de **trait distinct** (couleur au choix de l'organisateur) correspond à l'itinéraire officiel à suivre.

Ce tracé doit être parcouru **dans son intégralité**, en reliant un point de départ ( D ou autre dénomination précisée) à un point d'arrivée ( A ou autre dénomination précisée) par le trajet le plus court possible entre les 2 points.

### V.2-b Itinéraire tracé avec Amorce + Tronçon à compléter

Ce que l'on nomme amorce ou entame sur un tracé cartographique consiste en un débord volontaire du trait d'itinéraire (longueur minimale : 2 mm) sur une voie adjacente ou contiguë à l'itinéraire (dans l'exemple cartographié ci dessous, le débord est indiqué par la **flèche bleue**).



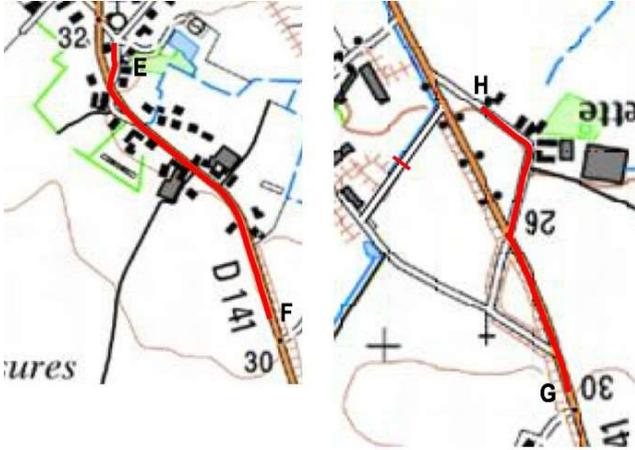
Un tracé de couleur correspond à l'itinéraire officiel à suivre : ce tracé doit être parcouru **dans son intégralité**, en reliant un point de départ (dans l'exemple ci-après, **A**) à un point d'arrivée (dans l'exemple ci-après, **B**). **'au plus court' en complétant le tracé EN INCLUANT l'amorce**, en respectant les conventions générales et les règles de traçage habituelles.

Dans l'exemple ici à gauche, le tracé 'au plus court' partant de **A** et permettant de couvrir l'intégralité du **trait rouge (amorce comprise)** relie successivement les points altimétriques 69, 87, 102, 101, 101, à nouveau 87, à nouveau 102, et s'achève en **B** (sens anti-horaire).

(En règle générale, le plus court est d'aller d'abord vers la sortie avant de faire le tour...)

## V.2-c Itinéraire morcelé tracé sur carte

Variante de l'itinéraire tracé sur carte, composée de plusieurs extraits ou portions de carte, sur lesquels un tracé correspond à l'itinéraire officiel à suivre.



Ce tracé doit être parcouru **dans son intégralité**, en reliant un à un dans l'ordre précisé par l'organisateur les différents points de départ et d'arrivée pour chaque tronçon cartographié, et par le trajet le plus court possible entre les différents points.

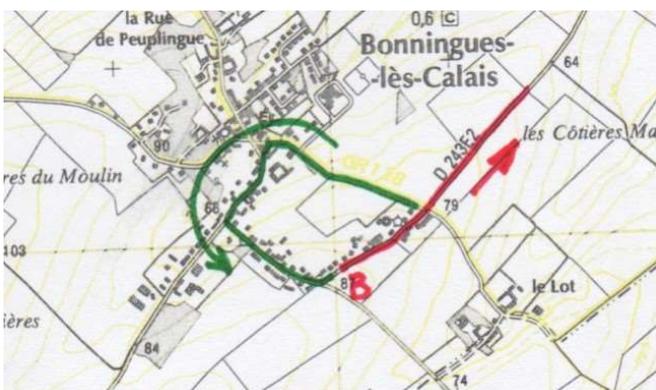
Dans l'exemple ici à gauche, où la consigne est de relier successivement E à F, puis G à H, il est nécessaire de repérer l'enchaînement des 2 tronçons (le point altimétrique 30 est un indice), afin de suivre correctement le **tracé rouge**.

## V.2-d Chevauchement de tracés cartographiques



Dans un itinéraire morcelé sur plusieurs extraits de cartes, le chevauchement ou recouvrement de tracés cartographiques consiste en un décalage du point de départ de l'un des tracés en amont de l'itinéraire déjà effectué.

Dans l'exemple ici à gauche, l'itinéraire suit l'intégralité du **tracé rouge** dans le sens des flèches jusqu'au **repère A** sur le 1<sup>o</sup> extrait, et à partir du **repère B** sur le 2<sup>o</sup> extrait.



On remarque que **B** se situe en amont de **A** sur le **tracé** : **A** et **B** ne coïncident donc pas, et comme il est interdit de faire demi-tour, il faut emprunter l'itinéraire le plus court (**ici montré en vert en suivant la flèche**) pour se repositionner sur le **repère B** et ainsi parcourir l'intégralité du **tracé**.

## V.3 itinéraires à tracer

### V.3-a Tronçons ou Flèches, numérotées ou non.

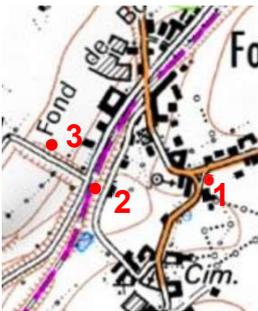


Sur un fond de carte ont été dessinées des tronçons courts, fléchés ou non, numérotées ou non (couleur au choix de l'organisateur).

L'itinéraire à suivre relie un point de départ **A** (ou autre dénomination précisée) à un point d'arrivée **B** (ou autre dénomination précisée), en passant successivement par ces tronçons, dans l'ordre indiqué et/ou en suivant le trajet le plus court possible d'un à l'autre, tout en respectant les conventions générales et les éventuelles règles de traçage mentionnées en marge de la carte.

La validation d'un tronçon est effective lorsque celui-ci est parcouru **en totalité sans interruption**. Vous pouvez y passer partiellement avant ou après validation pour respecter la règle au plus court.

### V.3-b CP fictifs / virtuels numérotés



Sur un fond de carte ont été dessinés des CP fictifs / virtuels numérotés sous forme de points circulaires (couleur au choix de l'organisateur) ; leur emplacement sur la carte fixe à la fois un point de passage et le sens de circulation à suivre.

Comme pour un CP réel, la validation d'un CP virtuel n'est effective que lorsque celui-ci se situe « à main droite » de l'itinéraire parcouru.

L'itinéraire à suivre relie un point de départ **A** (ou autre dénomination précisée) à un point d'arrivée **B** (ou autre dénomination précisée), en passant successivement par ces CP virtuels numérotés, dans l'ordre indiqué, en suivant le trajet le plus court possible d'un CP virtuel à l'autre, et en respectant les conventions générales et les éventuelles règles de traçage mentionnées en marge de la carte.

### V.3-c Points altimétriques



Vous disposez d'un fond de carte ; les consignes se présentent sous forme d'une séquence de points altimétriques (par ex. 45 - 35 - 24 - 13)

L'itinéraire à suivre relie un point de départ **A** (ou autre dénomination précisée) à un point d'arrivée **B** (ou autre dénomination précisée), en passant successivement par les points altimétriques dictés dans la séquence de consignes, dans l'ordre indiqué, en suivant le trajet le plus court possible d'une consigne à l'autre, en respectant les conventions générales et les éventuelles règles de traçage mentionnées en marge de la carte.

## ATTENTION :

La validation d'un point altimétrique n'est effective que lorsque le point altimétrique routier réel (·) est traversé intégralement (cf. [flèche bleue](#)).



En cas de choix multiple (plusieurs points altimétriques de valeur similaire sur la carte), c'est le **tracé le plus court depuis la dernière consigne** qui doit être retenu.

Selon le cas, un point altimétrique des consignes de traçage peut aussi être barré d'un trait (par ex. ~~48~~ = **NE PAS** Suivre). Ou noté **vers 24...** vous vous dirigez dans cette direction, mais vous ne le franchissez pas, et vous suivez l'indication suivante. Dans l'exemple présenté ce pourrait être : **45 - vers 24 - 35 - 24 - 13**.

## VI GESTION DU TEMPS (TRC-TPC-TIP)

Chaque étape fait l'objet d'un **Temps de Réalisation Conseillé (TRC)** qui est précisé sur l'entête du road book d'étape (par ex. 3h). Ce temps est contrôlé et pénalisé : attention un retard de plus de 30min au-delà de ce TRC entraîne une pénalité importante.

De façon à rythmer le déroulement de l'étape, l'organisateur précise au fur et à mesure sur certaines cases (« les cases vertes ») des **Temps de Passage Conseillés (TPC)** qui, s'ils sont respectés, permettent à l'équipage de satisfaire le TRC global sans vitesse excessive.

Si ces temps sont contrôlés, ils sont notés **TIP, Temps Intermédiaire de Passage**.

### VI.1 Conseils

- Si vous êtes en retard par rapport à un TPC (TIP), il vous faut accélérer le rythme. Si vous jardinez trop, il est préférable pour vous de rejoindre directement le prochain point de ralliement (case verte dans le road book qui vous permet de vous recalcr). N'oubliez pas qu'un retard de plus de 30 min à la fin de l'étape équivaut à 6 CP. De plus inutile de se disputer, le but reste de profiter de la balade.
- Si vous êtes très en avance par rapport à un TPC (TIP) (c'est plus rare), ralentissez car vous risquez de louper un contrôle de passage humain ... en arrivant avant son heure d'ouverture ! ou d'être pénalisé si TIP...

## VII CONTRÔLES

### VII.1 Contrôle Horaires de Départ/Arrivée d'étape (CH)

Vous êtes contrôlés par les commissaires :

- Au départ de chaque étape : Sauf exception précisée par l'organisateur, le départ se fait dans l'ordre des numéros, à l'heure théorique augmentée de votre numéro de voiture (ex : heure théorique 9h00, voiture n°7 à 9h07). Votre road book et votre feuille de pointage vous sont donnés peu avant le départ. Si le départ ne se fait pas dans l'ordre des numéros, votre heure de départ est notée.
- A l'arrivée de l'étape, vous remettez votre feuille de pointage au commissaire et votre heure d'arrivée est notée. Votre heure idéale d'arrivée pour l'étape est obtenue en additionnant le temps de réalisation conseillé pour l'étape indiqué sur le road book (ex. 3h) :
  - soit à l'heure théorique de départ de l'étape augmentée de votre numéro de concurrent

(ex départ 9h00, TRC 3h, arrivée étape à 12h00, pour le concurrent n°7 : 12h07),

- o soit à votre heure effective de départ si ce dernier ne s'est pas fait dans l'ordre des numéros.

## VII.2      Contrôle de passage (CP)

Les contrôles de passages à relever sont de différentes natures et explicités dans le règlement du rallye. **TOUJOURS SITUES DANS UNE ZN** (si vous rencontrez un CP dans une liaison, il est faux) **ET SUR VOTRE DROITE** (par ex. une entrée de village située à gauche ne compte pas), **sauf les CP question** : « RUE? » qui n'ont pas de localisation précise.

La liste suivante n'est pas exhaustive, libre à l'organisateur de piocher dedans ou d'en trouver d'autres (ex ; nom de rue ?), **MAIS**, il doit toujours le préciser dans son règlement particulier.

### VII.2-a      CP lettres/chiffres

Il s'agit de panneaux avec 1 ou 2 lettres ou chiffres noirs/rouges sur fond blanc /jaune, portant l'insigne de l'organisateur. Vous devez les noter sur votre feuille de route dans l'ordre dans lequel vous les relevez, **au stylo et sans rature.**

Il s'agit aussi de lettres /chiffres uniques collés **sur les mats des panneaux routiers de STOP** ou de **BALISE DE PRIORITE**. A noter de la même façon.

**Cette méthode est aussi un facteur de sécurité important, obligeant le pilote à bien ralentir, et bien marquer le stop sur des carrefours où il n'a pas priorité et qui peuvent être dangereux.**

### VII.2-b      CP Pince/Tampon

Une pince de type scrapbooking ou un tampon est attaché à un panneau portant la mention CP PINCE et l'insigne de l'organisateur. Vous devez poinçonner/tamponner votre feuille de route dans la case suivant le dernier CP relevé.

### VII.2-c      CP Humain (CPH)

Des contrôles de passage humains peuvent être présents, à droite de votre route (ils sont faciles à reconnaître avec un panneau dédié : stop, tampon, CP...), arrêt **OBLIGATOIRE**, votre feuille de route est pincée ou tamponnée comme pour les autres CP,

**ATTENTION** : le passage sans arrêt ou à l'envers ou encore à pied est sanctionné d'un faux CP...

Il peut y avoir des contrôles humains secrets pour vérifier le bon passage à certains endroits.

### VII.2-d      CP type Entrée de village

Vous devez relever les panneaux d'entrée de l'agglomération, ville, village que vous rencontrez, sous forme **1<sup>ère</sup> et dernière lettre** :

- seuls les panneaux d'entrées d'agglomération placés **A DROITE** sont à prendre en compte, et ce **UNIQUEMENT dans une ZN**.
- seuls les panneaux d'entrée d'agglomération concernant la route que vous devez suivre, donc que vous franchissez, sont à relever, un panneau que vous voyez à Droite mais implanté sur une route différente de la votre, par ex. à 90 ne compte pas !
- attention, les panneaux « modernes » sont entourés de rouge, mais il en existe des plus anciens

entourés de bleu, toujours avec un fond blanc. Les panneaux à fond bleu de lieu-dit ne sont pas à relever.

- A noter le cas particulier où le panneau d'entrée de village est délibérément spécifié dans le road book comme information de passage. Par principe l'organisateur sait que vous êtes passé devant le panneau, dans ce cas IL NE FAUT PAS LE COMPTER.

8.44	0.08	36	DEBUT ZN6
<b>RAZ</b>	CHAMBORS		TPC = 1h55 (ne pas noter ce CP)

### NOTA BENE 1 :

Cette dérogation ne s'applique pas au cas où vous devez tracer votre itinéraire sur une carte où apparaissent des noms de village. Une fois engagé sur votre itinéraire, **VOUS DEVEZ NOTER** les panneaux que vous rencontrerez.

### NOTA BENE 2 :

Il peut y avoir des faux CP et il peut y avoir des faux contrôles humains (selon le rallye).

Le bon itinéraire peut vous amener à passer plusieurs fois devant le même CP, en ce cas notez-le à chaque fois. De même pour les CP humains.

## VII.3      Contrôle de distance

Pour éviter que certains équipages n'aient trop la tentation, en cas de doute sur une case du roadbook, de rouler pour aller vérifier plus loin si c'est bien la bonne route, quitte à revenir à toute vitesse à la case initiale, les organisateurs peuvent imposer de relever la distance parcourue sur une portion du parcours. Plus la distance relevée est proche de la distance théorique, moins il y a de pénalités.

La pénalité est calculée en fonction du pourcent d'erreur, selon une loi sinusoïdale qui permet d'éviter de pénaliser abusivement les erreurs dues à la précision de l'appareil de mesure utilisé par l'équipage

Par ailleurs la pénalité est plafonnée (à l'équivalent d'un CP faux).

**On parle de « CP KM » ou d'Épreuve de Relevé Kilométrique « ERK ».**

Quand un CP KM ou ERK vous est demandé, il faut le noter dans l'une des cases dédiées de la feuille de pointage (et pas à la suite des autres CP).

## VIII      Derniers conseils

- A la réception de votre road book, lisez bien la ou les consignes de temps.
- Au départ bien remettre à zéro compteur et chrono.
- N'oubliez pas de relever les CP (uniquement dans les ZN et sur votre droite) et de les reporter de façon claire, au stylo, sans rature et dans l'ordre sur la feuille de pointage.
- S'il s'agit d'un CP KM ou ERK (relevé de distance), inscrivez-le dans l'une des cases dédiées aux KM ... et pas à la suite des autres CP.
- Le pilote assurant par principe la sécurité routière et le copilote la navigation, il est plus facile au pilote de relever visuellement les CP et au copilote de les reporter sur la feuille de pointage.
- Ne cherchez pas à dissimuler un mauvais CP pris par erreur. L'organisateur s'en apercevra nécessairement et le comptera faux (il faut savoir accepter la règle du jeu).
- Une technique consiste à relever les CP "au brouillon" et à ne les reporter "au propre" que lorsque vous y êtes obligés (par ex. tampon d'un contrôleur ou CP pince). Attention, cette méthode suppose de ne pas en oublier au passage (ce qui arrive plus souvent qu'on ne le croit...).