HISTORIQUE TOUR DES PYRÉNÉES

Explicatif Roadbook & Techniques Utilisées

I. Table des matières

II. Introduction 4
A. Conseils Généraux 4
B. Conventions Appliquées et Principes Généraux 4
III. Système Boule – Flèche 6
A. Boule-flèche standard / avec orientation (**GT – Touring**) 6
B. Boule-flèche droit / sans orientation (**GT**) 6
C. Boule-flèche sans voie de sortie (**GT**) 6
D. Boule-flèche sur extrait de carte (**GT – Touring**) 6
IV. Système d'horloge 6
A. Aiguille fléchée simple (**GT**) 6
B. Deux aiguilles (type heures/minutes) (**GT**) 7
C. Format numérique (type heures/minutes) (**GT**) 7
V. Fléché allemand / Arêtes de poisson (**GT**) 7
VI. Notes littéraires / textuelles 8
A. « À l'ancienne » (**GT – Touring**) 8
B. Notes littéraires / textuelles « à l'allemande » (**GT**) 9
C. Notes littéraires / textuelles de type signaux ou infrastructure routière (**GT – Touring**) 9
D. Directives par signal routier (**GT**) 9
E. Directive « Rester Sur Voie Principale » (**GT – Touring**) 10
F. Directive « Rester Dans l'Axe » (**GT**) 10
VII. Système binaire (**GT**) 10
VIII. Rose des vents numérotée (**GT – Touring**) 10
IX. Variantes Applicables aux Représentations / Cases Schématisées 11
A. Cases 'miroir' (**GT**) 11
B. Fléché Allemand en miroir (**GT**) 12
C. Murs Belges (**GT**) 12
X. Systèmes Cartographiés 13
A. Conventions & Principes généraux 13
B. Itinéraire tracé sur carte (**GT – Touring**) 14
1. Itinéraire tracé sur carte (**GT – Touring**) 14
2. Itinéraire morcelé tracé sur carte (**GT**) 14
C. Itinéraire à tracer sur carte (**GT**) 14
1. Flèches numérotées (**GT**) 14
2. CP virtuels (**GT**) 15
3. Points Altimétriques (**GT**) 15
4. Points Numérotés (**GT- Touring**) 16

5. Ligne Aveugle (**GT**)..... 16
6. Extrait de carte numéroté (**GT**)..... 17
7. T-Systèmes Numérotés (**GT**)..... 17
XI. Gestion du temps..... 18
A. TRC et TPC..... 18
B. TIP..... 18
C. Conseils..... 18
XII. Contrôles..... 18
A. Contrôle Horaires de Départ/Arrivée d'étape (CH)..... 18
B. Contrôle de passage (CP)..... 19
XIII. Derniers conseils..... 20

II. Introduction

A. Conseils Généraux

Le road book est logique et ne laisse place à aucune interprétation. Nous vous invitons à bien lire les consignes quand il y en a, ou au besoin, à vous reporter au présent guide. Les informations proposées 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. Il faut donc bien se référer à la règle de prise en compte des routes décrite ci-après (Conventions Appliquées et Principes Généraux).

Il faut bien suivre l'ordre des numéros de cases, et cocher régulièrement chaque case passée. En système fléché, le point d'origine est toujours la boule. Suivre l'avancement sur une carte peut également s'avérer utile.

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 ou soit inscrit dans la même catégorie. Si vous hésitez à un carrefour, prenez soin de vous garer le plus convenablement possible, vous n'êtes pas seuls sur la route.

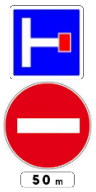
Enfin, il est important de bien surveiller le temps qui s'écoule, il peut être préférable de rejoindre un point de ralliement (case bleue sur la carte en fin de roadbook) plutôt que de perdre trop de temps en cas de jardinage.

B. Conventions Appliquées et Principes Généraux

Les voies, à partir du moment où elles sont indiquées comme « sens interdit, interdit sauf riverains, interdit à tout véhicule, impasse (indiquées, ou se terminant visiblement comme telles), et plus généralement **toute route que le code de la route vous interdit de prendre** ne vous sont pas accessibles et ne figurent donc sur aucun document. Il en va de même pour les voies portant le nom de « impasse de.... »

Attention : Dans le cas d'un signal impasse ou assimilé, seule la voie barrée du trait rouge est non accessible.

Certains cartouches ou panonceaux placés sous certains panneaux (par ex. : (à) 800 m /SAUF V.L / 3,5 t / …) **peuvent modifier voire annuler le caractère interdit ou inaccessible** d'une voie.



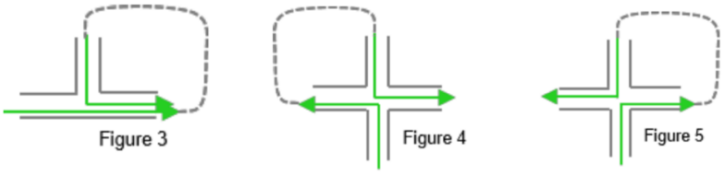
Les « non revêtus » non pris en compte sont des chemins en terre ou en herbe, ou des départs goudronnés qui se terminent visiblement (depuis votre voiture) en terre ou herbe.

Une voie revêtue, comportant à son entrée une petite bordure ou un caniveau à franchir, est à prendre en compte dès lors qu'elle ne vous est pas interdite pour une des raisons énumérées ci-dessus.

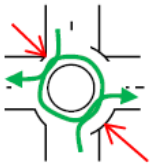
Les voies goudronnées sont à prendre en compte dès lors qu'elles ne vous sont pas interdites pour l'une des raisons énumérées ci-dessus.
Les voies privées et parkings, soit identifiés par un signal, soit visiblement identifiables : Présence à l'aplomb de boîte(s) aux lettres / de numéro(s) de maison, parking de supermarché ou de magasin, parkings publics signalé par un panneau, entrée de ferme, … ne sont pas accessibles
Les voies d'accès ou de circulation pour les parkings publics dépourvus de signaux ou de panneaux doivent être considérées comme des voies à part entière et donc prises en compte.

Les routes mal revêtues ou pouvant prêter à confusion sont signalées par des pointillés : ▪▪▪▪▪▪▪▪▪▪▪▪▪▪

Il est interdit de remonter (en sens inverse ou à contre-sens) l'itinéraire préalable (cf. Figure 1).
Il est interdit de faire demi-tour sur l'itinéraire (sous-entendu, pour aller valider un point de passage sur la carte) (cf. Figure 1).
Il est interdit de couper ou de croiser l'itinéraire préalable (cf. Figure 2).



Il est possible de longer ou de reprendre plusieurs fois dans le même sens l'itinéraire préalable (cf. Figure 3).



Il est possible de faire tourner à gauche deux véhicules qui se présentent face à face dans un carrefour rectiligne (cf. Figure 4), alors que dans le cas d'un carrefour giratoire, le fait de n'avoir qu'un seul sens de circulation sur le carrefour (rotation anti-horaire) fait qu'il n'existe aucun croisement entre véhicules (portions communes matérialisées par les 2 flèches rouges)

Il est possible de faire tourner à droite cette fois deux véhicules qui se présentent face à face dans un carrefour rectiligne (cf. Figure 5).

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 est représentée en un seul et même schéma.

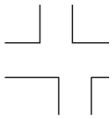


Figure 1 : situation ne pouvant être décomposée

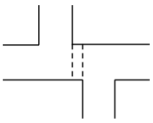
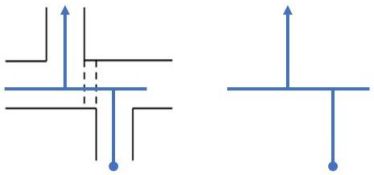


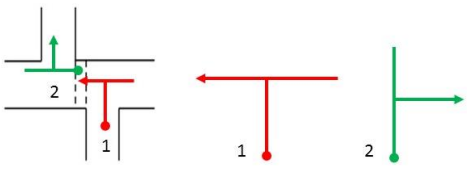
Figure 2 : situation pouvant être décomposée

Attention, comme indiqué sur les exemples ci-dessous, les distances réelles entre chaque case sont **très très** courtes….

Pour un même carrefour, voici la représentation (en système 'boule – flèche standard' dans l'exemple, mais le principe peut être utilisé sur tout type de système) sans décomposition et avec décomposition.

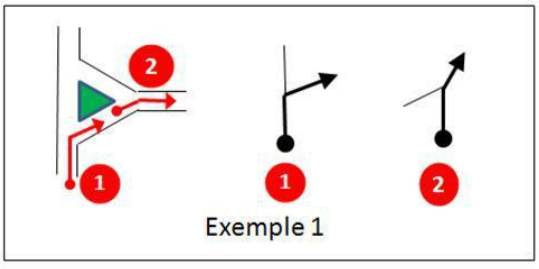


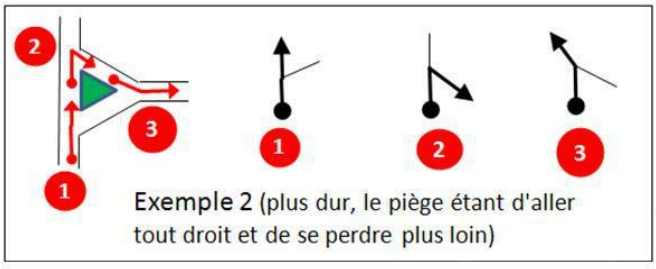
Note sans décomposition



Note Avec décomposition

Autres exemples, le cas d'un embranchement avec un triangle herbeux au milieu

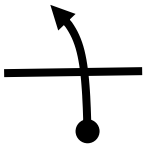




III. Système Boule – Flèche

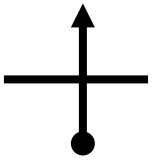
A. Boule-flèche standard / avec orientation (GT – Touring)

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.



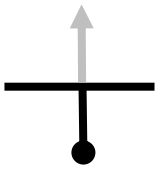
B. Boule-flèche droit / sans orientation (GT)

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.



C. Boule-flèche sans voie de sortie (GT)

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 terrain que vous devrez retrouver voie et direction manquantes (en gris).

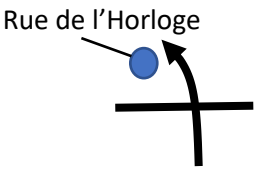


D. Boule-flèche sur extrait de carte (GT – Touring)

Pour chaque situation ou case, la boule représente le point d'origine et la flèche indique la direction à suivre avec 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.

E. Sans Boule-flèche (GT – Touring)

Toutes les voies sont représentées, mais vous pouvez arriver par n'importe quelles routes représentées. Dans ce cas, une information vous est communiquée en marge de la route à emprunter (nom de rue, panneau de signalisation, etc…)

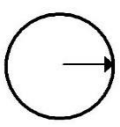


IV. Système d'horloge

Il existe 3 variantes possibles de cette représentation schématique :

A. Aiguille fléchée simple (GT)

Système inverse du boule-flèche sans voie de sortie, où seule la direction fléchée est présente sur le schéma ; ni la boule (point d'origine) ni les voies à négliger ne sont ici représentées, tel que sur le schéma à droite… et donc laissées à l'interprétation à l'abord du carrefour.



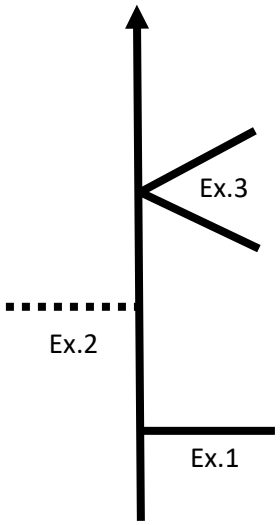
B. Deux aiguilles (type heures/minutes) (GT)

Autre variante du boule-flèche orienté, où une petite aiguille fait cette fois office de voie d'origine, et une grande aiguille fait quant à elle office de 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 toujours pas représentées, tel que sur le schéma à droite… et donc laissées à l'interprétation à l'abord du carrefour.

C. Format numérique (type heures/minutes) (GT)

Variante numérique de b), 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.

V. Fléché allemand / Arêtes de poisson (GT)

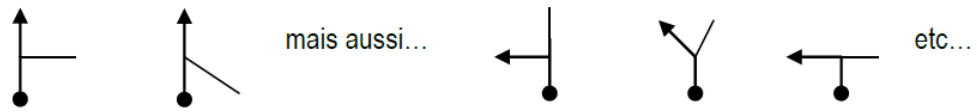


L'itinéraire à suivre est symbolisé par un trait axial principal (rectiligne ou non) ; le sens de lecture est déterminé :

- soit par des points D(Départ) et A(Arrivée),
- soit par une flèche simple sans boule noire d'origine afin d'éviter la confusion avec le système boule-flèche (cf. ici à gauche).

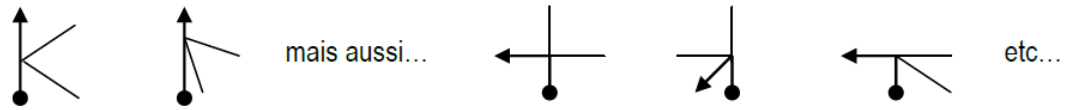
Les petits segments situés de part et d'autre de cet axe représentent toutes les voies rencontrées que vous devrez laisser tantôt à main gauche, tantôt à main droite.

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

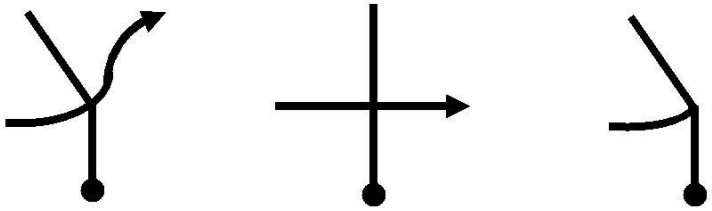


Exemple 2 : Vous devez laisser 1 chemin mal aménagé à main gauche, comme :

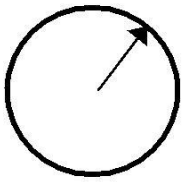
Exemple 3 : Ici, sur le même carrefour, 2 routes sont à laisser à main droite, comme :



Pour un carrefour identique, voici sa représentation :

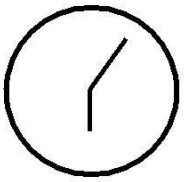


En boule-flèche orienté



En horloge 1 aiguille

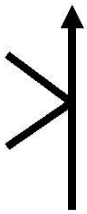
En boule-flèche droit



En horloge 2 aiguilles

Sans voie de sortie

En horloge numérique

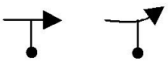
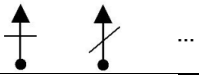


En fléché allemand

VI. Notes littéraires / textuelles

A. « À l'ancienne » (GT – Touring)

Elles consistent simplement en plusieurs directives possibles applicables à chaque carrefour ou croisement rencontré ; en voici la liste (non exhaustive), et leur représentation respective (… = non exhaustive) :

QG	EQ OB EP	Quitter (à) Gauche (ÉQuerre, OBLique, ÉPingle) *Pas de route de l'autre côté* a)	
QD	EQ OB EP	Quitter (à) Droite (ÉQuerre, OBLique, ÉPingle) *Pas de route de l'autre côté*	
YG		Fourche ou Y à gauche ; *pas de route dans l'axe*	
YD		Fourche ou y à droite ; *pas de route dans l'axe*	
TG		Té (à) Gauche *Pas de route en face*	
TD		Té (à) Droite *Pas de route en face*	
C4td		Carrefour 4 routes (à) tout droit *Chiffre variable selon nombre de routes*	
C4G		Carrefour 4 routes (à) Gauche *Chiffre variable selon nombre de routes*	
C4D		Carrefour 4 routes (à) Droite *Chiffre variable selon nombre de routes*	
G		(à) Gauche *Tout type de carrefour possible*	
D		(à) Droite *Tout type de carrefour possible*	
td		tout droit *Tout type de carrefour possible*	

B. Notes littéraires / textuelles « à l'allemande » (GT)

Inspirées du principe du fléché allemand, elles consistent en 1 seule directive, nuancée selon le nombre et la position des voies à laisser ou à négliger :

N1G	Négliger 1 voie à main Gauche
N2D	Négliger 2 voies à main Droite
N1G1D	Négliger 1 voie à main Gauche et 1 voie à main Droite

C. Notes littéraires / textuelles de type signaux ou infrastructure routière (GT – Touring)

Elles consistent en une directive élémentaire appliquée pour chaque carrefour : « **Suivre** ».
À cette directive vient s'ajouter une précision apportée par la signalisation ou l'infrastructure routière en place, quant à la direction à prendre.

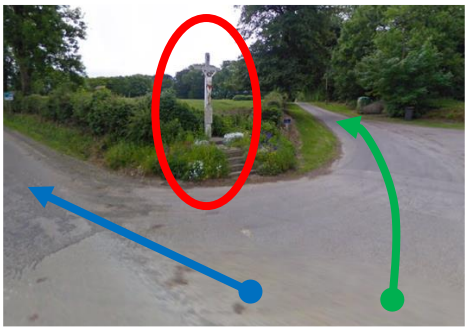
Selon le cas, la directive peut aussi être barrée d'un trait (**Suivre** = NE PAS Suivre).
Par exemple

SUIVRE

Signifie que l'itinéraire à choisir emprunte la route au bord de laquelle se trouve le signal en question.

SUIVRE

Signifie que l'itinéraire à choisir emprunte la voie concernée par la pointe directionnelle du signal en question.



Attention : Certaines directives exigent une attention particulière.
Suivre À La (Main) Droite de JC = on ne se préoccupe ni de la position de la voiture, ni de la position de la croix sur le carrefour : **seule la main droite de JC fige la direction / route à suivre**.
Suivre À Droite de JC / de la croix = on prend dans tous les cas à droite, mais selon que la voiture arrive par devant ou par le dos de la croix et donc de JC…

Attention à ne pas confondre ce système avec celui des Directives par Signal Routier.

D. Directives par signal routier (GT)

Son principe consiste à associer une directive d'itinéraire à un panneau routier bien défini que l'on doit rencontrer une, voire plusieurs fois sur le parcours.

Ces règles peuvent être définies :

1) soit pour l'ensemble d'une même section, et donc précisées en marge de la section
2) soit pour l'ensemble d'une même page, et donc précisées en haut de la page en question
3) soit individuellement ou indépendamment, et donc de case à case.

Elles consistent en 3 directives possibles, applicables **à partir (= à l'aplomb) du panneau routier mentionné** ; cependant, et à la différence des notes textuelles « à l'ancienne », elles comportent une précision quant au nombre de routes à prendre en compte pour l'application de cette directive.

Par exemple :

2°G	À partir du signal, prendre la 2° route / voie accessible à Gauche.
4°D	À partir du signal, prendre la 4° route / voie accessible à Droite.
2°td	À partir du signal, continuer tout droit au 2° carrefour rencontré
2°G>1°D	À partir du signal générique (sortie d'agglomération), prendre la 2° route / voie accessible à Gauche PUIS la 1° route / voie accessible à Droite.

Par défaut, il convient de poursuivre l'itinéraire logique, c'est-à-dire <u>le plus rectiligne ou tout droit, jusqu'à aborder la situation qui permettra d'appliquer la directive demandée</u>.

E. Directive « Rester Sur Voie Principale » (GT – Touring)

La directive « Rester Sur Voie Principale » (RSVP) sous-entend que l'itinéraire se poursuit jusqu'à la situation suivante du carnet de route par la voie / route principale, identifiable par sa dénomination (par ex. : D121, N1, rue de Bordeaux…).

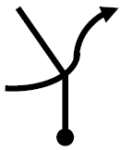
F. Directive « Rester Dans l'Axe » (GT)

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

VII. Système binaire (GT)

Variante numérique du fléché allemand, sous forme d'un code binaire.
Pour mémoire, la formulation d'un nombre binaire n'utilise que les chiffres 0 et 1 : il en va de même pour ce système de navigation, où chaque situation mentionne un code binaire de X chiffres (X = nombre de voies accessibles sur le carrefour donné), en appliquant toujours la règle suivante :
Le 1 symbolise l'itinéraire à suivre,
Le (ou les) 0 symbolise(nt) la ou les route(s) annexe(s) à négliger.
Par exemple, le code **10** obligera à laisser une voie à main droite ; le code **010** obligera à laisser une voie à main droite ET une voie à main gauche, …

Pour un carrefour identique, voici sa représentation :



En boule-flèche orienté

En fléché allemand

001

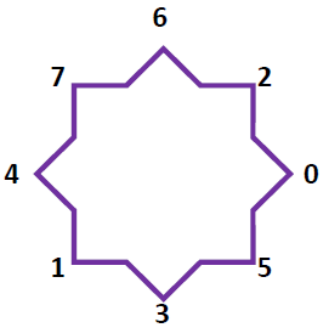
En binaire

VIII. Rose des vents numérotée (GT – Touring)

Dans le cas présent, chaque orientation correspond à un chiffre entre 0 et 7 (ou 1 et 8…), attribué de façon aléatoire à chacune des orientations.

Chaque situation mentionne une séquence de X chiffres (X = voie d'origine + le nombre de voies accessibles sur le carrefour donné), en appliquant toujours la règle suivante :

Le premier chiffre symbolise le point d'origine,
Le dernier chiffre symbolise la direction à suivre,
Les chiffres intermédiaires symbolisent les routes annexes.



Par exemple, la séquence **1420** ou **1240** renverra au schéma suivant :

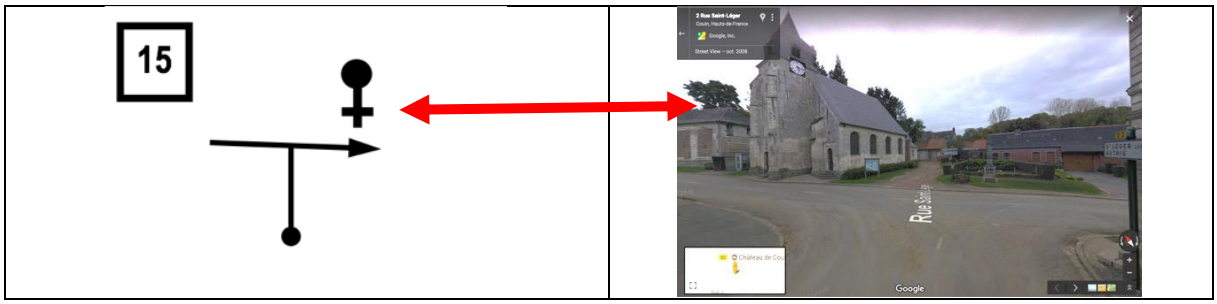
IX. Variantes Applicables aux Représentations / Cases Schématisées

A. Cases 'miroir' (GT)

Leur principe consiste à proposer une situation donnée sous forme d'image opposée ou inversée (tel un reflet dans un miroir).
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.

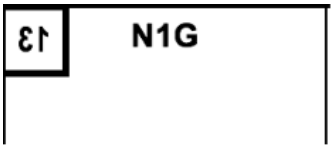


- Certains éléments textuels ou d'information :

Mairie vs. Mairie

- Du N° de case : 13 vs. 13

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



Dans le cas de codes chiffrés (par ex., système binaire, rose des vents mathématique…), l'effet miroir s'applique directement au code chiffré (7426 ➡ **6247** par effet miroir).

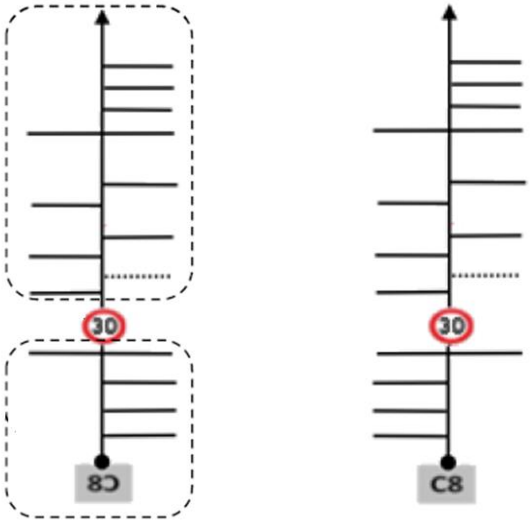
Dans le cas de directives ou notes textuelles, l'effet miroir valide l'information opposée (YG ➡ **YD**, Suivre… ➡ **Ne Pas Suivre**…).

B. Fléché Allemand en miroir (GT)

Dans ce cas il y a nécessairement :

- Un élément qui permet de deviner que la suite de l'arête est en miroir (ex. C8 en miroir),
- Puis un autre élément permettant de savoir que l'arête redevient à l'endroit (ex. panneau 30).

Ces éléments sont **obligatoirement** placés sur l'arête principale



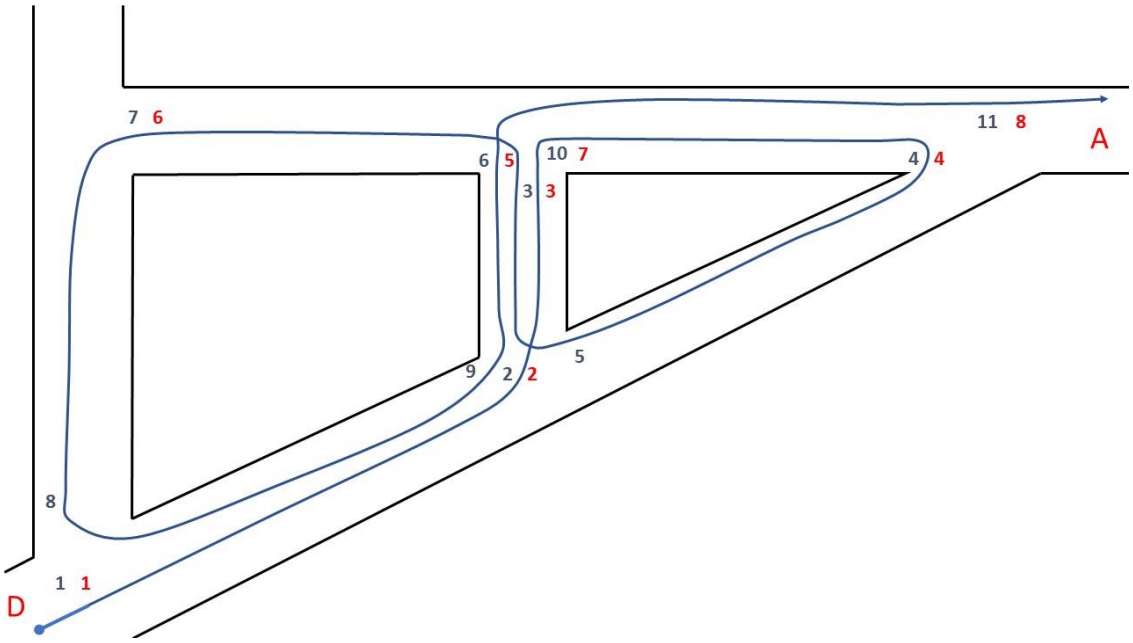
C. Murs Belges (GT)

Par cette règle on considère que votre progression sur l'itinéraire fige un sens de parcours à la façon d'un « mur » infranchissable : cette règle peut se décliner sur le double principe cartographique « on ne se croise pas, on ne se coupe pas » (cf. schéma ci-après).
Ainsi, pour un carrefour emprunté plusieurs fois par l'itinéraire officiel, la ou les voie(s) par laquelle (lesquelles) ce carrefour a été préalablement franchi figent un sens de parcours et forment donc un « mur infranchissable » rendant certaines voies inaccessibles (les voies d'accès initiales + les voies coupées par le « mur »). Dès lors, ces voies ne sont plus représentées ou schématisées.

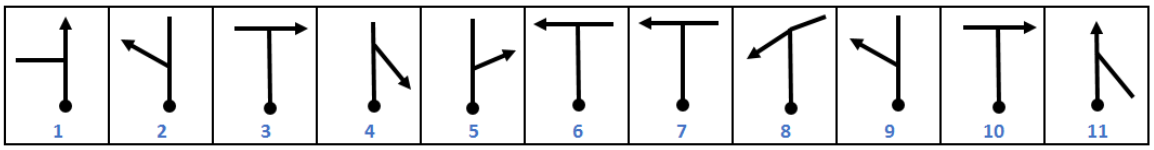
A l'occasion d'une épreuve organisée par notre association, cette règle ne s'appliquera qu'**à l'intérieur d'une zone ne dépassant pas 3,5 kilomètres** : ainsi, deux carrefours communs à l'itinéraire et distants de 3,5 km maximum feront l'objet de notes murs ; au-delà de cette distance, les deux situations apparaîtront telles quelles dans le carnet de route (on dit alors qu'on 'redonne la note').

Le pictogramme ci-contre vous indique que vous parcourrez une section avec cette règle

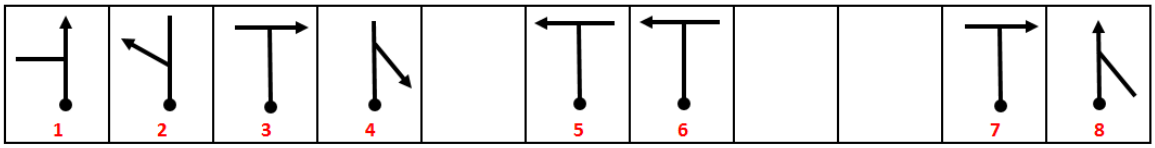
À titre d'illustration, le schéma ci-dessous propose la comparaison d'un tronçon rédigé **sans (traditionnel)** et **avec les murs belges** avec les situations de case correspondantes.



Fléché Traditionnel



Fléché avec 'Murs Belges'



X. Systèmes Cartographiés

A. Conventions & Principes généraux

Pour tous les systèmes de lecture ou de traçage cartographique, l'affichage des cartes peut être proposé au choix :
- À l'échelle : Elle doit être alors clairement précisée en marge de cette même carte, afin de renseigner l'équipage pour l'estimation éventuelle des distances.
Dans le cas d'un assemblage de plusieurs extraits cartographiés avec échelles différentes, chaque échelle appliquée doit être clairement associée à l'extrait cartographié correspondant.
- Sans échelle : La mention « Ø échelle » est alors précisée en marge de l'extrait cartographié concerné.

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.

Les lecture et traçage des itinéraires sur carte s'entendent sur le fait de circuler normalement à main droite de la chaussée, et selon les règles identiques à celles définies dans les conventions appliquées et principes généraux (Cf Introduction).

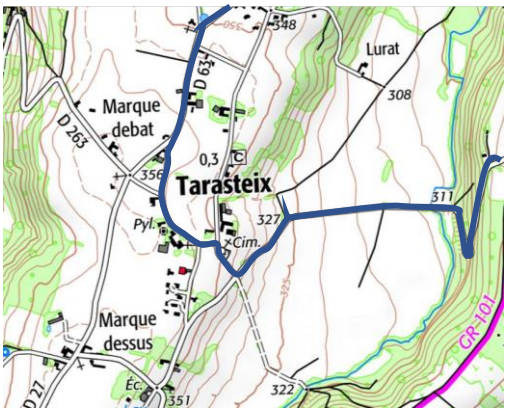
Selon le cas, la carte peut primer sur la réalité du terrain (**Carte**-~~Réalité~~) ou au contraire la réalité du terrain peut primer sur la carte (**Réalité**-~~Carte~~)
Cette distinction va concerner par exemple le cas de routes nouvelles / rendues inaccessibles / invisibles sur la carte, d'une modification du tracé routier, d'un carrefour incomplet ou réaménagé, d'une carte ancienne.

Pour tous les systèmes de lecture ou de traçage cartographique, les voies symbolisées sur carte par un **trait noir simple** (voies non revêtues ou impraticables) ne doivent pas être prises en compte pour le choix de l'itinéraire.

Pour tous les systèmes de lecture ou de traçage cartographique, **l'ordre de traçage s'entend *à minima*** : sous-entendu, votre tracé passe au minimum dans l'ordre requis des points / flèches / consignes, mais peut être amené à passer par d'autres points / flèches / tronçons numérotés **déjà validés** si les consignes de traçage l'exigent et notamment pour tracer au plus court entre deux points / flèches / consignes.

B. Itinéraire tracé sur carte (GT – Touring)

1. Itinéraire tracé sur carte (GT – Touring)



Sur un fond de carte, un tracé sous forme de trait épais correspond à l'itinéraire à suivre : ce tracé doit être parcouru dans son intégralité en reliant le point d'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 dans la limite de la carte, et en respectant les règles de traçage mentionnées en marge de la carte (Cf. Conventions et principes généraux)

2. Itinéraire morcelé tracé sur carte (GT)

Variante de l'itinéraire tracé sur carte, avec une carte découpée en plusieurs portions, lesquelles ont été mélangées sur la feuille, et qu'il vous faut remettre dans le bon ordre pour découvrir l'itinéraire à suivre.

Il peut s'agir soit d'un découpage rectiligne, soit d'un mélange d'extraits de carte distincts, reliés entre eux par des portions communes ou des points communs de l'itinéraire, et disposés de façon aléatoire sur la feuille de roadbook.

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

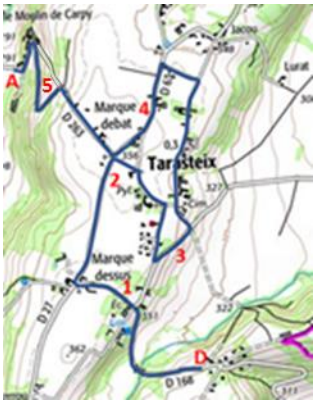
C. Itinéraire à tracer sur carte (GT)

1. Flèches numérotées (GT)

Sur un fond de carte ont été dessinées des flèches numérotées.
L'itinéraire à suivre relie un point de départ **D** (ou autre dénomination précisée) à un point d'arrivée **A** (ou autre dénomination précisée), en passant successivement par ces flèches numérotées, dans l'ordre indiqué, en suivant le trajet le plus court possible d'une flèche à l'autre, à négocier intégralement, et en respectant les conventions générales et les règles de traçage mentionnées en marge de la carte.
La validation d'une flèche est effective lorsque celle-ci est parcourue **de la queue à la pointe sans interruption**.

ⓘ Une flèche à double queue ou double pointe doit être considérée comme une superposition de 2 flèches, à négocier chacune dans leur intégralité.

2. CP virtuels (GT)



Sur un fond de carte ont été dessinés des CP virtuels numérotés ; leurs emplacements sur la carte fixent à la fois un point de passage et le sens de circulation à suivre.
Comme pour un CP réel, la validation d'un CP virtuels est effective uniquement lorsque celui-ci se situe **« à main droite » immédiate / à bord touchant de l'itinéraire parcouru**.

L'itinéraire à suivre relie un point de départ D (ou autre dénomination précisée) à un point d'arrivée A (ou autre dénomination précisée), en passant successivement par ces CP.

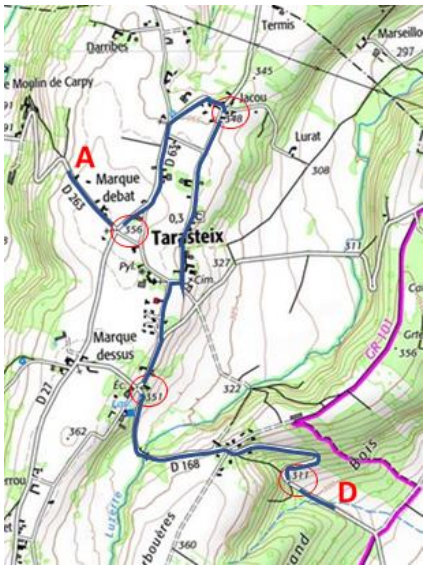
(*D - 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – A) dans l'exemple ci-contre*

3. Points Altimétriques (GT)

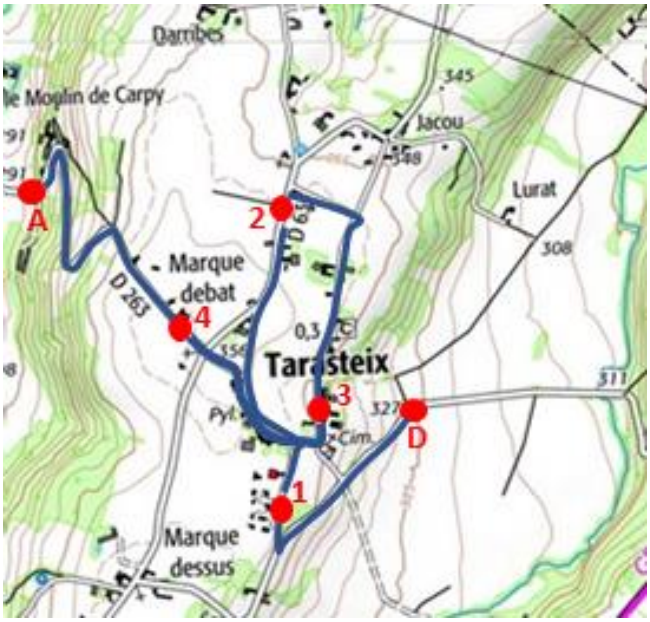
Sur un fond de carte ; les consignes se présentent sous forme d'une séquence de points altimétriques (par ex. 311 – 351 – 348 - 356) affichés sur l'extrait de carte (cf. cercles rouges ici à droite).

L'itinéraire à suivre relie un point de départ **D** (ou autre dénomination précisée) à un point d'arrivée **A** (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, et en respectant les conventions générales et les règles de traçage mentionnées en marge de la carte.

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.



4. Points Numérotés (GT- Touring)



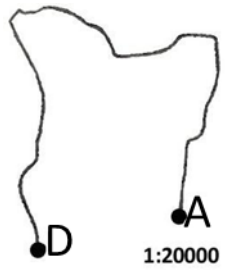
Sur un fond de carte ont été dessinés des points de passage numérotés.

À la différence des balises de passage numérotées, ces points sont directement tracés sur les voies empruntables (et non en bordure gauche ou droite de ces mêmes voies).

L'itinéraire à suivre relie un point de départ D (ou autre dénomination précisée) à un point d'arrivée A (ou autre dénomination précisée), en passant successivement par ces CP.

(*D - 1 – 2 – 3 – 4 – A) dans l'exemple ci-contre*

5. Ligne Aveugle (GT)



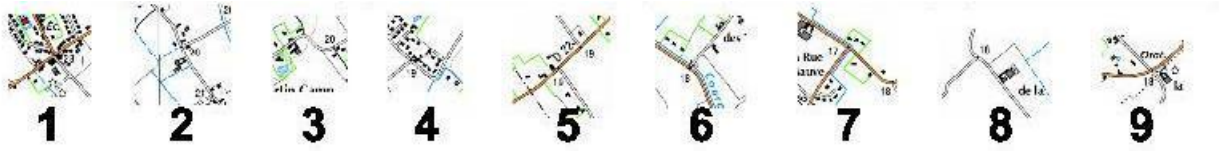
Un trait noir épais et continu, symbolisant l'itinéraire à suivre, et délimité par les points D (départ) et A (Arrivée) a été dessiné sur une feuille, d'après décalque d'un ou plusieurs fonds de cartes. À la différence d'un itinéraire tracé sur carte, ou d'un itinéraire « au calque », seul le tracé de l'itinéraire apparaît. Cette ligne aveugle peut être :

1) Intégrale : Sans **aucune référence possible** à un fond de carte
2) Partielle : soit avec **l'indication des carrefours** (routes annexes amorcées alors en rouge sans aucune valeur d'entame à considérer), soit avec l'aide d'un extrait cartographié en arrière-plan et limitrophe à l'itinéraire.

Les seules aides à votre disposition sont la ou les échelles de cartes fournies et la délimitation de la / des section(s) cartographiée(s) avec l'échelle respective correspondante. Il vous appartient d'associer le ou les tracés avec la réalité de l'itinéraire routier.

6. Extrait de carte numéroté (GT)

Vous disposez d'un fond de carte, en marge de laquelle plusieurs portions ou extraits cartographiés ont été reproduits et numérotés.



Ces extraits comprennent au minimum une portion de route, associée le cas échéant à un élément ou schéma cartographique remarquable, permettant ainsi d'identifier sans équivoque chaque extrait cartographié.

L'itinéraire à suivre relie le point D (départ) au point A (Arrivée) et passe scrupuleusement par ces extraits de carte numérotés, en suivant le trajet le plus court possible d'un extrait de carte à l'autre dans la limite du fond de carte, et en respectant les règles de traçage mentionnées en marge de la carte.

Lorsqu'un extrait cartographié représente un carrefour à plusieurs voies, le choix de la voie / l'itinéraire à suivre est dicté par les règles de traçage et l'ordre des consignes.

7. T-Systèmes Numérotés (GT)

Sur un fond de carte, certains carrefours ont été marqués de plusieurs T numérotés.
L'itinéraire à suivre relie un point de départ (D) à un point d'arrivée (A), en passant successivement par les T numérotés, dans l'ordre indiqué, en suivant le trajet le plus court possible à la fois pour valider un T puis pour relier un T à un autre, et en respectant les conventions précisées en marge de la carte.
De plus :

- La barre supérieure du T ne peux jamais être parcourue en une seule fois
- N'importe quelle branche du T peut servir de point d'entrée du T
- La validation d'un T est effective lorsque chaque branche du T a été parcourue en intégralité
- Chaque T doit être intégralement validé avant d'aborder le T suivant

XI. Gestion du temps

A. TRC et TPC

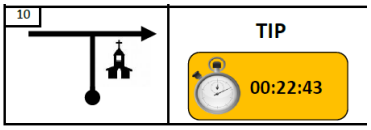
Chaque étape fait l'objet d'un **Temps de Réalisation Conseillé (TRC)** qui est précisé sur l'entête du road book d'étape (par ex. 1h42). Ce temps est contrôlé et pénalisé : attention un retard de plus de 30min au-delà de ce TRC entraine une pénalité importante.

De façon à rythmer le déroulement de l'étape, l'organisateur précise au fur et à mesure sur certaines cases des **Temps de Passage Conseillés (TPC)** qui, s'ils sont respectés, permettent à l'équipage de satisfaire le TRC global sans vitesses excessives. Ces temps constituent une aide et ne sont pas contrôlés.

B. TIP

De façon à éviter les regroupements sur la route et/ou des vitesses excessives, l'organisateur peut instaurer un contrôle de temps pendant le déroulement de l'étape en incluant des TIP (**Temps Idéal de Passage**) à certaines cases. Ces TIP sont contrôlés et donnent lieu à pénalités. Seule l'avance (par seconde d'avance) est pénalisée. **Il n'y a pas de pénalité pour retard aux TIP.**

La présence d'un TIP est représentée de la façon suivante dans le roadbook avec l'indication de l'heure idéale de passage à la case indiquée.
Dans cet exemple, ne pas franchir le 'T' avant votre heure de départ additionné de 22 minutes et 43 secondes.



C. Conseils

La gestion du temps reste importante, d'autant plus si vous commencez à "jardiner".

Quelques règles de base :

Munissez-vous d'une montre (que vous aurez pris le soin de mettre à l'heure sur l'heure de l'organisation) et d'un chronomètre
Si vous êtes en retard par rapport à un TPC, il vous faut accélérer le rythme. Si vous jardinez trop, il est préférable pour vous de rejoindre directement le prochain point de ralliement (**case bleue dans le road book qui vous permet de vous recaler**).

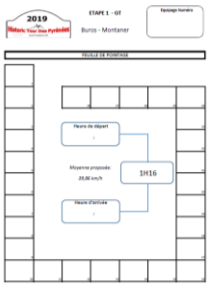
R1

N'oubliez pas qu'un retard de plus de 30 min à la fin de l'étape équivaut à 4 CP. De plus inutile de se disputer, le but reste de profiter de la ballade.
Si vous êtes très en avance par rapport à un TPC (c'est plus rare), ralentissez car vous risquez de louper un contrôle de passage humain … en arrivant avant son heure d'ouverture !

XII. Contrôles

A. Contrôle Horaires de Départ/Arrivée d'étape (CH)

Au départ de chaque étape et à l'arrivée de chaque étape ou section, 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. Votre heure de départ est notée sur votre **feuille de pointage** par les commissaires, ainsi que le temps de réalisation conseillé.



Départ de l'étape : un panneau CH, figurant une horloge rouge (arrêt obligatoire)

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. 1h42), soit à l'heure théorique de départ de l'étape augmentée de votre numéro de concurrent (ex. départ 9h00, TRC 1h42, arrivée étape à 10h42, pour le concurrent n°7 : 10h49).

Arrivée de l'étape : Un panneau CH jaune suivi environ 25 m plus loin par un panneau CH rouge (arrêt obligatoire). Il faut rentrer dans la zone de pointage dans la minute idéale (par ex. entre 10h49'00'' et 10h49'59). Le temps est pris au moment où le véhicule s'arrête au panneau rouge.

Vous devez pointer dans la minute idéale, c'est-à-dire que vous pouvez pointer entre 10h49'00 et 10h49'59 sans être pénalisé. Si vous pointez avant 10h49'00 (par exemple 10h48'52) ou après 10h49'59 (par exemple 10h50'12), vous serez pénalisés en fonction du barème de pénalité définit par le comité d'organisation.

B. Contrôle de passage (CP)

Les contrôles de passages à relever sont de différentes natures et explicités dans le règlement du rallye. TOUJOURS SITUES SUR VOTRE DROITE (par ex. une entrée de village située à gauche ne compte pas)
Vous devez les noter sur votre feuille de route dans les cases numérotées et l'ordre dans lequel vous les relevez, au stylo et sans rature.

CP-lettre: vous reportez les deux lettres d'un panneau de l'organisation

Auto-CP: vous poinçonnez votre feuille à l'aide d'une pince placée sur un panneau de l'organisation. Si la pince a été endommagée et ne pince plus correctement, notez son nom (situé à son dos) sur la feuille de pointage (ex. « pince TORTUE »).

CP-tampon: apposé par un commissaire sur votre feuille de pointage ; le panneau ci-contre annonce le CP

CP 'Entrée d'Agglomération': matérialisés par des panneaux à <u>fond blancs lettres noires cerclés de rouge</u>. Vous inscrivez la première et la dernière lettre de l'agglomération ; ST dans l'exemple ci-contre

Concernant plus particulièrement les CP entrées d'agglomération, en voici quelques exemples :

Panneau à fond blancs lettres noires cerclés de rouge

= **ST**

= **NU**

= **MN**

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

XIII. Derniers conseils

A la réception de votre road book, lisez bien la ou les consignes.

Au départ bien remettre à zéro compteur, tripmaster et chrono.

N'oubliez pas de relever les CP et de les reporter de façon claire, au stylo, sans rature et dans l'ordre sur la feuille de pointage.

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.

Amusez-vous bien 😉