FAGNE-CALESTIENNE 2014
REGLEMENT TECHNIQUE

1.Description du parcours.

Types de routes utilisées.

Le tracé empruntera trois types de routes:
-Les routes 100% asphalte ou béton représentées par un trait continu.
-Les chemins de terre, herbeux ou empierrés représentés par un trait pointillé.
-Les routes mixtes, mélange des deux autres types, représentés par un trait continu et un trait pointillé en parallèle.

1.1 Fléchés non métrés avec orientation.

Ce type de schéma doit reproduire chaque situation avec le plus d'exactitude possible.
La courbure des routes et l'angle quelles forment entre elles seront respectés.
Le schéma,doit en outre, comporter une boule et une flèche, représentant respectivement l'endroit d'où l'on vient et la direction à suivre; toutefois, si le schéma ne comporte pas de boule et/ou de flèche, une annotation non ambigüe permettra d'orienter le schéma.

1.1a Fléché Aveugle

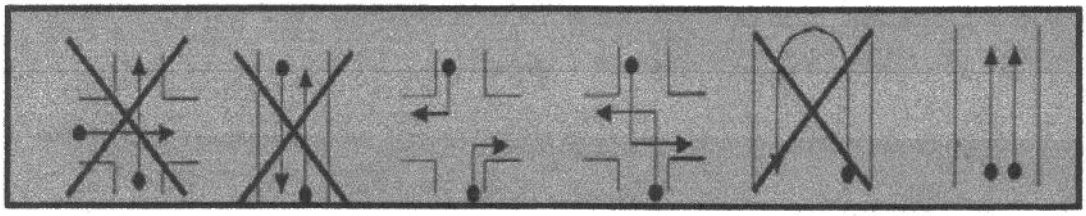
Sur le shéma il manque une route, c'est celle que vous devez emprunter.

1.2. Fléchés métrés ou non sans orientation (schémas droits)

Le schéma sans orientation doit également reproduire chaque situation mais la description de celle-ci se limite au nombre de routes. L'angle et la courbure de ces routes ne sont pas respectés puisque ces schémas sont constitués exclusivement de traits droits et perpendiculaires.
Les deux types de schémas peuvent être mélangés sans distinction particulière pour le schéma droit.

1.3 Règles communes appliquées au TRACAGE.

- Il est interdit de se croiser sur le parcours, cependant, n'est pas considéré comme un croisement, le fait de tourner à gauche, et forcément à droite, deux véhicules se présentant face à face dans un carrefour.
Dans ce dernier cas le carrefour doit être parfaitement rectiligne.



-Les murs.
Pour tous les systèmes de notes, les sens interdits, culs de sac, les routes « excepté Circulation locale »(ECL) ainsi que les routes réservées aux piétons, cyclistes, cavaliers, routes traversées au départ par des bordures de trottoir biseautées ou non sont considérées comme des routes n'existant pas(murs) et ne sont donc pas signalés. Il en est de même pour les aires de parking signalées par un panneau P.
Cependant si une situation particulière l'exige(confirmation,clarté des descriptions,...)ils peuvent être repris à condition que l'organisateur signale bien la nature de la route.

-Représentations obligatoires.

Pour tous les systèmes de lecture,toutes les routes d'une longueur de plus de 50 mètres seront renseignées dans le Road Book. Si cette route n'a pas d'issue connue, une barre perpendiculaire sera ajoutée à la fin du trait du schéma.

Les routes sur bordures empruntées seront signalées comme des routes normales, les bras de schéma les représentants seront entravés par le signe conventionnel du cassis(~).

-Les "chemins",chemins empierrés et chemins de terre.

Ils ne seront signalés que s'ils sont empruntés ou comme confirmation(clarté des descriptions).

-Les rampes d'autoroute.

Elles ont valeur de route et doivent être indiquées par deux traits pleins parallèles.

Pour les notes littéraires, il convient d'ajouter un A entre parenthèses(A) aux notes concernées.

-Les ronds-points ou carrefours à îlots directionnels.

Ils pourront être décomposés pour autant qu'ils aient une bordure.

-Les « DELTAS » comportant un **terreplein** (d'autre nature que la route avec ou sans bordure)pourront également être décomposés. Les marquages au sol à la peinture ne sont pas considérés comme bordures ou comme terre-pleins et ne seront dès lors décomposés.

1.4. **La carte tracée.**

La description du parcours est réalisée par un **trait de couleur sur une carte IGN.**

Cette description est sans équivoque: le début et la fin du tracé sont clairement indiqués.

Le parcours n'est tracé que sur des routes et chemins existants sur les cartes.

1.5. **La carte à tracer.**

La description du parcours peut être réalisée de plusieurs manières différentes.

-Des points placés sur la carte, numérotés, qu'il faut relier par la route la plus courte selon les instructions données.

-Des flèches numérotées , tracées sur des parties de parcours, qu'il faut relier par la route la plus courte suivant les instructions données.

-La méthode type "NUTS" qui constitue une liste de points numérotés. Ces points sont désignés par rapport à des noms de villes, villages, hameaux ou lieux-dits, ou par une partie de ces noms. Les points, reportés sur la carte, doivent être reliés entre eux suivant l'ordre de la liste par le chemin le plus court.

-Le système des routes barrées qui consiste à tracer le chemin le plus court entre deux points,l'un étant le départ de l'exercice et l'autre l'arrivée, sans emprunter les routes barrées par une croix.

1.6. **La carte muette.**

La carte muette est le décalque fidèle reproduit sur une feuille blanche d'un parcours préalablement tracé sur une carte, le trait sur le calque doit être reproduit sur une carte vierge afin de trouver le bon parcours.

1.7. **Fléché allemand.**

Le fléché allemand est constitué d'un trait rectiligne sur lequel les situations rencontrées sont décrites les unes à la suite des autres. Contrairement aux schémas ou aux notes littéraires, le fléché allemand n'indique pas l'itinéraire à suivre mais plutôt celui à ne pas suivre. En effet, chaque situation décrite de part et d'autre du trait continu sont des routes qu'il ne faut pas emprunter. Signalons que les traits sont reproduits sans orientation.

Schéma

Représentation	Lecture	Signification
	Négliger une gauche	- Soit négliger une route à gauche. - Soit prendre la première à droite. - Soit T à droite.
	Négliger une droite	- Soit négliger une route à droite. - Soit prendre la première à gauche. - Soit T à gauche.
	Négliger un K à gauche	- Soit négliger un K(deux routes avec le même point de départ) à gauche. - Soit carrefour à droite.
	Négliger un K à droite	- Soit négliger un K(deux routes avec le même point de départ) à droite. - Soit carrefour à gauche.
	Carrefour tout droit	Carrefour tout droit

1.8. **Notes littéraires.**

Les notes littéraires décrivent le parcours avec des mots qui décrivent chaque situation. Elles sont en fait la traduction littéraire , EN TOUTES LETTRES, d'un parcours tracé en schémas non métrés sans orientation et en suivent les mêmes règles.

1.9. **Le fléché complexe.**

1- Le fléché complexe peut être défini comme une représentation graphique d'une situation rencontrée sur le terrain, représentation identique à celle imprimée sur une carte lorsque celle-ci est conforme, c'est-à-dire tenue à jour et peu ou pas généralisée.

2- Sur cette représentation graphique, la plus exacte possible, une ou deux boules et flèches sont intégrées. Comme dans un fléché orienté ou non, la boule représente l'endroit d'où l'on vient et la flèche la direction à suivre; Cependant, contrairement à un fléché simple où la manière de relier la boule à la flèche est sans équivoque, le fléché complexe répond à une série de règles, identiques à la carte à tracer, règles qui nécessite un examen minutieux du schéma.

3- Pour un fléché complexe à deux boules et deux flèches, la séquence à réaliser est la suivante:

(a) relier la première boule à la première flèche(toujours située à l'intérieur ….du schéma) par le chemin le plus court.

(b) relier ensuite la première flèche à la deuxième boule par le chemin le ….plus court en respectant les règles du croisement et du contre-sens interdits.

(c) idem pour relier la deuxième boule à la deuxième flèche qui est celle de ….sortie du schéma.

2. Les contrôles de passage.

Le but du contrôle de passage est de vérifier si le concurrent à bien suivi l'itinéraire imposé. Il est donc le moyen principal utilisé pour l'établissement du classement général. Les contrôles de passage utilisés sont de trois types

2.1. Types de contrôles de passage.

2.1.1. **Le CPH.ou Le CH**

Le **CPH** (**Contrôle de Passage Humain) ou le CH (contrôle horaire)** est géré par un commissaire de l'organisation qui est chargé d'apposer sur les feuilles de route des concurrents, qui se présentent à son poste, une marque(cachet) ou une signature.
Un panneau est situé au niveau du contrôleur, pour le CH un panneau d'entrée de zone est placé en amont du controleur et détermine la prise de temps.

2.1.2. **Le CP Panneau.**

Ce contrôle de passage est **constitué par un panneau de format A4 minimum** sur lequel un chiffre ou une lettre est représenté. Le concurrent note cette lettre ou ce chiffre sur sa feuille de route. Ce panneau est de couleur Blanche. Le chiffre ou la lettre sont de couleur Noire. Les panneaux sont toujours du côté droit de la route, à une hauteur comprise entre le niveau du sol (pour les panneaux des CH et CPH)à deux mètres maximum et 1,5 m du bord de la chaussée au plus éloigné pour les autres panneaux.
Un modèle sera présenté lors du briefing. Il peut y avoir des faux CP.

2.1.3. **Le panneau CP PINCE.**

Même panneau que le précédent mais sans aucune inscription. **Un tampon pince sera fixé au panneau** au bout d'une chainette et permettra de poinçonner la feuille de route dans la première case libre. L'accès à la pince de l'intérieur du véhicule par la vitre latérale sera privilégié à la pose du panneau par l'organisateur.

2.1.4. **Les panneaux entrées d'agglomération**

Au passage d'un panneau d'agglomération, **Fond Blanc et Lettres Noires**,situé à droite de la route, le concurrent doit noter sur sa feuille de route les **deux premières lettres du nom situées en haut et à gauche du panneau.**

2.2.1. **Ordre des CP**

Les concurrents doivent noter ou faire apposer les CP les uns à la suite des autres, dans l'ordre de la numérotation des cases sur la feuille de route, l'ordre des CP étant essentiel.
Dans le cas d'un CPH,il est de la responsabilité du concurrent de faire pointer le commissaire dans la première case libre au bon endroit sur sa feuille de route.

2.2.2. **Ordre des CP non respecté.**

Si l'ordre des CP n'est pas respecté, le CP ne se trouvant pas dans la suite voulue par l'organisateur sera considéré comme manquant.

2.2.3. **CP supplémentaire ou erroné.**

Un CP supplémentaire ou erroné (attention aux faux CP) sera sanctionné comme CP manquant.

3.Les Étapes Virtuelles (ERV)

- C'est une section du parcours dont le départ et l'arrivée sont décrits très précisément dans le road-book. A l'arrivée de cette section, le kilométrage doit être relevé par l'équipage et, en fonction de la moyenne horaire virtuelle donnée, le temps idéal virtuel pour parcourir cette section doit être calculé.
- Pas de marge non pénalisante.
- Un tronçon d'étalonnage figurera dans le road-book avant d'aborder les ERV.

4. La feuille de route.

Les feuilles de route sont réalisées en format A4 .Une feuille de route est subdivisée en cases numérotées. Le concurrent y apposera les contrôles de passage dans l'ordre de la numérotation.Un cadre spécifique sera réservé aux ERV (étape régularité **Virtuelle**)

5. Calcul des pénalités.Voir le règlement ADERH

- CP Humain manquant ou passé à l'envers.....30 points
- Ratures.....30 points
- CP PINCE manquant ou en trop ….....30 points
- CP LETTRE manquant,en trop ou erroné.....30 points
- ERV seconde d'avance(limitée à 20 points).....2 points
- ERV seconde de retard (limitée à 20 points).....1 point
- CH Par minute d'avance.....4 points
- CH Par minute de retard.....2 points
- TIP Par minute d'avance uniquement.....4 points

CH manquant ou passé à l'envers ou à partir de la 25 ème minute..... .50 points

L'équipage totalisant le moins de pénalités sera déclaré vainqueur.
En cas d'ex æquo,l'avantage sera donné au véhicule le plus ancien.
S'il existe encore une égalité l'avantage sera donné à la plus petite cylindrée.

RAPPEL

Cette épreuve n'est pas une épreuve de vitesse!
Par respect pour tous, nous veillerons au timing de l'épreuve afin de terminer à l'heure prévue.
En cas d'abandon,il serait agréable de prévenir l'organisateur par TEL.
Il est évident que tout concurrent ne respectant pas le code de la route,conduisant de manière irresponsable,négligeant la quiétude des riverains ou ayant une attitude antisportive sera exclu de l 'épreuve.

8 ème HISTORIQUE FAGNE CALESTIENNE