



Boucles d'El Pannetrie Revival – 24 avril 2022

Balade Touristique ou d'Orientation pour véhicules anciens

(les voitures modernes sont les bienvenues)

32^e édition

Règlement Technique uniquement pour la Balade d'Orientation Catégories « Découvertes » - « Initiés » et « Experts »

Préliminaires : ce règlement technique répond aux règles habituellement utilisées dans les balades d'orientation; quelques petites particularités sont rappelées ci-après (en couleur bleu) :

1. Systèmes de lecture employés.

- 1.1 Schémas métrés : Le schéma métré est obligatoirement un schéma avec orientation. En fait, il constitue une variante de celui-ci. Dans ce cas, chaque situation ne doit pas être représentée puisqu'une distance, exprimée en kilomètre(s) et/ou en partie de kilomètre, sépare chaque note et exprime la longueur de l'itinéraire pendant laquelle l'équipage n'effectue aucun changement de direction en restant sur la route principale. Les schémas ainsi sélectionnés représentent soit des situations importantes (carrefour dangereux, priorité de droite, ...) que l'organisateur tient absolument à signaler, soit des changements de direction.
- 1.2 Schémas non métré avec orientation : Ce type de schéma doit reproduire chaque situation avec le plus d'exactitude possible : la courbure des routes et l'angle qu'elles forment entre elles seront respectés. Le schéma doit, sauf indication au briefing écrit, toujours comporter une boule et une flèche, représentant respectivement l'endroit d'où l'on vient et la direction à suivre.
- 1.3 Des plaques directionnelles ou des indications relatives à d'autres panneaux du Code de la Route (nom de rue, panneaux d'interdiction, de prévention, ...) peuvent être employées pour indiquer une direction à emprunter et remplacer un schéma ou une note.
- 1.4 Schémas non métré sans orientation : 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. La boule et la flèche restent obligatoires. L'utilisation de ce système sera référencié par un astérisque dans la colonne de droite (remarques) dans le road book.

Si un schéma est une figure fermée, il doit être parcouru dans son intégralité par le chemin le plus court.

1.5 Les notes littéraires :

Les notes littéraires décrivent le parcours avec des lettres qui abrègent la description de chaque situation.

TàG	T à Gauche	TàD	T à Droite
YàG	Y à Gauche	YàD	Y à Droite
CàG	Carrefour à Gauche	CàD	Carrefour à Droite
CtD	Carrefour tout Droit		
N1 (2..) G	Négliger une (deux..) Gauche(s)	N1 (2..) D	Négliger une (deux..) Droite(s)
QG	QG = Quitter Gauche	QD	QD = Quitter Droite
Q x ^c G	Q x^c G =prendre la x^c route à gauche	Q x ^c D	Q x^c D = prendre la x^c route à droite
(T)	Chemin empierré ou de Terre	(H)	Chemin Herbeux
à gauche	prendre à gauche (QG/CàG/TG/YG) = toujours un changement de direction	à droite	prendre à droite (QG/CàG/TG/YG)= toujours un changement de direction

1.6 Les notes franches (NF) :

Quand l'information « NF » (note franche) est indiquée pour un schéma (ou tout autre type de note), ceci signifie qu'il faut aller jusqu'au schéma donné sans se préoccuper de certaines routes qui sont à éviter.

Par exemple : si l'on vous donne un « Carrefour à droite » avec « NF » en renseignement, ceci signifie que cette note concerne le prochain carrefour sans tenir compte d'éventuelles routes à gauche ou à droite qui précèdent ce carrefour et qu'il faut donc négliger.

1.7 Les notes binaires :

Dans le système binaire, la route à prendre est toujours représentée par le chiffre « 1 » alors que la(les) route(s) à ignorer est(sont) représentée(s) par le chiffre « 0 » ; toutes les routes doivent être renseignées.

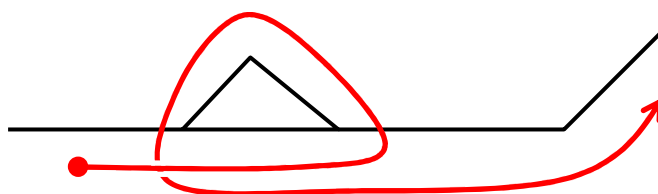
Exemples :

0 1 0	Carrefour tout droit
1 0 0	carrefour à gauche
0 0 1	carrefour à droite
0 1	quitter 1ère à droite (également valable dans un rond-point) T à droite Y à droite négliger une route à gauche
1 0	quitter 1ère à gauche T à gauche Y à gauche négliger une route à droite

1.8 La carte tracée :

La description du parcours est réalisée par un trait à suivre sur une carte militaire (IGN), carte à une échelle inférieure ou égale à 1/50.000^e en couleur. Cette description doit être sans équivoque : l'organisateur veillera à bien spécifier l'endroit où commence la lecture de carte et des flèches (numérotées ou non) pourront être ajoutées pour confirmer le sens de progression. De même, le parcours ne peut être tracé que sur des chemins existants sur la carte.

Lorsque, à la carte tracée, des figures fermées doivent être parcourues, celles-ci doivent l'être par le chemin le plus court.



Si plusieurs boucles sont imbriquées (boucles multiples), l'organisateur veillera à toujours renseigner dans chaque boucle des (minimum 1) points numérotés dont il faudra respecter l'ordre de passage indiqué et ce afin qu'il ne subsiste aucune équivoque possible dans le choix du sens de rotation dans les boucles. Ces points de passage doivent toujours être reliés par le chemin le plus court entre 2 points et le tracé doit être parcouru dans son intégralité. Ceci implique que les équipages peuvent être amenés à passer plusieurs fois sur un même point. C'est une conséquence directe de la définition du « chemin le plus court » et du fait qu'à la carte tracée, le chemin le plus court est envisagé de point en point et non de manière globale. Les règles de non croisement restent évidemment d'application.

Le début d'une carte tracée doit toujours correspondre avec la dernière note du système de lecture précédant celui-ci. De même, l'arrivée d'une carte doit correspondre avec la première note du système de lecture suivant cette même carte.

1.9 Un schéma peut parfois être représenté à l'envers comme dans un miroir (=note miroir) seulement et uniquement s'il mentionne un point de repaire bien distinct (chapelle, cimetière, arbre, ...).

1.10 « RDA » : rester dans l'axe

A l'intersection de routes, vous empruntez la route pour laquelle vous tournez le moins le volant (= « au plus droit possible »). Lorsque cette directive est donnée, elle reste valable jusqu'à la note suivante qui sera toujours une note franche et peut donc concerner plusieurs intersections.

1.11 Le fléché complexe :

Le fléché complexe peut être défini comme étant une représentation graphique d'une situation rencontrée sur le terrain, représentation graphique identique à celle imprimée sur une carte. Sur cette représentation graphique, la plus exacte possible, une ou deux boules et flèches sont intégrées.

Comme dans le cas d'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 tracée comportant plusieurs boucles imbriquées à l'exception qu'il n'est pas obligatoire de parcourir l'entièreté du trait ; ainsi, en venant du point d'entrée, il faut se diriger vers la flèche la plus proche de ce point, pour ensuite rejoindre le point suivant le plus proche et ainsi de suite jusqu'à la flèche de sortie. Un fléché complexe ne peut jamais comporter plus de deux boules et deux flèches en ce non compris la boule d'entrée et la flèche de sortie.

1.12 La carte à tracer

La description du parcours peut être réalisée de plusieurs manières différentes

- Des flèches tracées numérotées et/ou des points numérotés placés sur la carte, qu'il faut relier par le chemin le plus court dans l'ordre indiqué des numéros.
- Carte T : Relier les points de départ et d'arrivée via les 'T' indiqués (dans l'ordre) en respectant toujours les principes généraux : on ne se croise/coupe jamais ; toujours prendre le chemin le plus court entre deux points (ici 'T'), on peut repasser plus d'une fois sur une flèche/route (ici 'T').

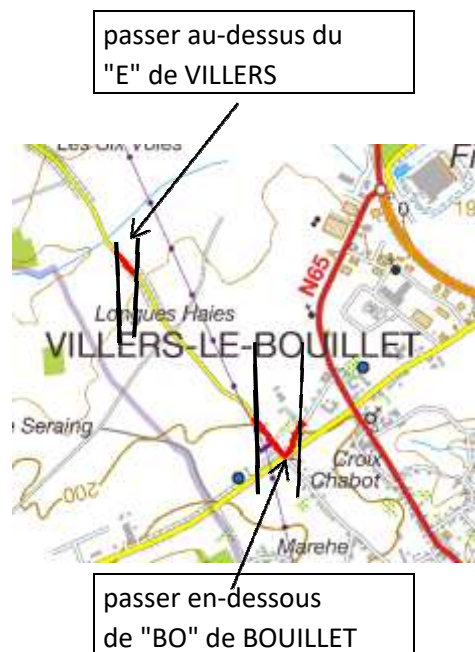
Un 'T' doit être parcouru dans son entièreté sachant que la barre supérieure d'un 'T' ne peut **jamais** être parcourue en une seule fois ; ce qui oblige de bifurquer à l'intersection des deux traits d'un 'T'.

Un 'T' peut être abordé par n'importe quel bout, pour autant que la règle précédente soit respectée.

Lorsqu'un 'T' est "traversé" ne fût-ce qu'en partie pour se rendre à un autre 'T', ce premier 'T' doit être considéré comme non traversé et devra être "re-parcouru" dans son entièreté par la suite.

- Carte « Système NUTS » : l'indication de la route à emprunter sera donnée en référence à un texte (ou partie de texte – voir une seule lettre) à repérer sur la carte et par rapport auquel il faudra suivre l'énoncé donné : passer sur ... / passer sous (ou au-dessus de) ... / passer à droite de (ou à gauche de) ... ; lorsque cette référence est relevée sur la carte, il importe de tracer 2 lignes horizontales (si passer à droite ou à gauche de ...) ou verticales (si passer au-dessus ou en-dessous de ...) en se basant sur la largeur ou la hauteur totale de la référence et ainsi déterminer la(les) partie(s) de route la(les) plus proche(s) de la référence et qu'il faut emprunter dans son entièreté.

Exemple :



Par "le chemin le plus court", il faut comprendre le parcours le plus rectiligne possible tracé sur des routes (deux traits parallèles continus).

Le parcours peut être tracé par des routes (deux traits parallèles continus) et des chemins empierrés (un trait continu et un trait pointillé parallèles). Il ne peut pas être tracé par des chemins de terre (un trait noir continu ou deux traits pointillés) sauf si la flèche ou le point est tracé dessus.

L'organisateur veillera à ce qu'il n'y ait aucune équivoque possible quant au choix du « chemin le plus court », en plaçant suffisamment de points ou de flèches sur l'itinéraire désiré. De même, les endroits où commence et finit l'exercice seront bien spécifiés.

Le trajet le plus court doit toujours s'envisager entre deux points ; il ne peut être question de devoir envisager le parcours dans son ensemble pour estimer le chemin le plus court.

Si le tracé envisagé sur une carte s'avère impossible à réaliser sur le terrain (signalisation routière, ...) il faut réaliser un nouveau tracé à partir de cet endroit en tenant toujours compte des règles ci-avant et des règles de non croisement.

- D'autres techniques de carte à tracer pourront être utilisées et seront clairement définies dans le briefing écrit

1.13 La carte muette

La carte muette est le décalque fidèle reproduite sur une feuille blanche d'un parcours préalablement tracé sur carte. Le trait ainsi constitué est obligatoirement de couleur noire.

1.14 Autre type de carte

2. Types de routes utilisées et règles communes à appliquer.

2.1. Le tracé empruntera autant que possible uniquement des routes asphaltées. Cependant, une tolérance de 3% de chemins empierrés est autorisée. Pour les schémas, les routes asphaltées sont toujours représentées par un trait continu. Les chemins empierrés ou de terre par un trait discontinu (pointillé). Pour les notes littéraires, lorsque l'itinéraire impose de prendre un chemin empierré ou de terre, il convient d'ajouter un T entre parenthèses (T) aux notes concernées ; si le chemin est herbeux, un (H) sera ajouté.



2.2. Les murs

Pour tous les systèmes de notes, les sens interdits, culs de sac, les routes "Excepté Circulation Locale" (ECL) ainsi que celles pourvues d'un panneau F99a, F99b ou F99c (routes réservées aux piétons, cyclistes, cavaliers et/ou véhicules agricoles) sont considérés comme des routes n'existant pas (murs) et ne sont donc pas signalés. Il en est de même des 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.

Pour les notes littéraires, lorsque l'itinéraire impose de prendre un cul de sac ou une route "Excepté circulation locale" (ECL), il convient d'ajouter un E entre parenthèses (E) aux notes concernées.

Remarque uniquement pour la catégorie « Experts » : Les règles des murs de fait ou « murs belges » (interdiction de croisement et interdiction du fait de se couper) peuvent être d'application. Le début des tronçons où ces règles sont

d'application seront indiqués par un petit fantôme  et la fin par un fantôme barré 

2.3. Représentations obligatoires

Pour tous les systèmes de lecture, toute route d'une longueur de plus de 100 m doit être renseignée dans le road book. Si cette route n'a pas d'issue connue, une barre perpendiculaire peut être ajoutée à la fin du trait du schéma.

Pour tous les systèmes de lecture, toutes les routes sur bordure doivent être signalées comme des routes normales, le bras de schéma les représentant devant cependant être entravé par le signe conventionnel du cassis (~).

Les chemins empierrés ou de terre ne sont signalés que dans trois cas précis :

- un chemin empierré ou de terre emprunté par les concurrents;
- le ou les chemins précédents celui à emprunter à partir de la dernière note asphalte ;
- confirmation ou clarté des descriptions.

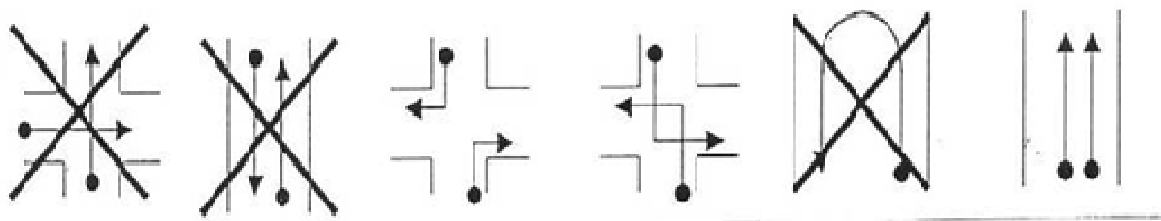
Les rampes d'autoroute ont valeur de route et doivent être indiquées par deux traits pleins parallèles. Pour les notes littéraires, il convient d'ajouter un A entre parenthèses (A) aux notes concernées.

Les ronds-points ou carrefours à îlots directionnels peuvent être décomposés pour autant qu'ils aient une bordure. Les "deltas" comportant un terre-plein peuvent également être décomposés. Les marques de peinture au sol ne peuvent être considérées comme bordures ou comme terre-pleins et ne peuvent, dès lors, être décomposées.

Il est interdit de parcourir un rond-point dans sa globalité et la note de sortie se doit d'être toujours indiquée.

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

Si la chaussée est séparée par un obstacle physique infranchissable (berne centrale ou terre-plein), il n'y a pas de notion de croisement.



Dans tous les systèmes de description de l'itinéraire en fléchés, métrés ou non, avec orientation ou non, notes littéraires, il est conseillé de signaler tous les panneaux routiers B5 (STOP) rencontrés ainsi que les cassis importants non pré-signalés. Ces derniers seront toujours signalés par une note métrée.

3. Les contrôles de passage.

3.1. Le but du contrôle de passage est de vérifier si le concurrent a 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 plusieurs types :

- Le CPH (Contrôle de Passage Humain)
Le CPH est géré par un commissaire de l'organisation qui est chargé d'apposer sur les feuilles de route des concurrents un cachet ou une signature ; tout concurrent passant à un CPH doit obligatoirement marquer l'arrêt pour y faire pointer son carnet de route et ceci lors de chaque passage ; si un concurrent passe devant un CPH sans s'arrêter pour y faire pointer sa feuille de route, le commissaire en poste prendra note de ce passage et le concurrent sera pénalisé de 150 points (= CPH manquant).
Les CPH peuvent être également un contrôle visuel permettant de vérifier le respect scrupuleux du parcours. Dans ce dernier cas, le visa apposé attestera de ce respect scrupuleux, alors que l'absence ou un nombre supérieur de visas sanctionnera un parcours non conforme.
Un panneau de couleur rouge, est situé au niveau du contrôleur.
Il ne peut pas y avoir de faux CPH.
- Le CP Organisation type FBVA.
Ce contrôle de passage est constitué par un panneau de format A4 sur lequel un ou deux chiffres ou lettres sont représentés. Le concurrent note ces chiffres ou lettres sur sa feuille de route dans la première case libre.
Il peut y avoir de faux CP Organisation.
- Le CP Cachet type FBVA.
Même panneau que celui du point précédent mais avec un cachet. Un cachet sera fixé au panneau. Vous appliquerez ce tampon dans la première case libre de votre feuille de route. Si le cachet est disparu, il faut noter la lettre/le chiffre indiqué à l'arrière du panneau.
Il peut y avoir de faux CP Cachet.

Pour ces trois types de CP, un modèle sera présenté lors du briefing.

- Les panneaux F1 (Entrées d'Agglomération à fond blanc et bord noir).
Au passage d'un panneau F1, le concurrent doit noter sur sa feuille de route les deux premières lettres situées en haut à gauche du panneau. Si aucun nom d'agglomération n'est indiqué sur le panneau, il faut noter « vi » (de village).
- Les panneaux F3 (sorties d'Agglomération à fond blanc et bord noir).
Au passage d'un panneau F3, le concurrent doit noter sur sa feuille de route les deux premières lettres situées en haut à gauche du panneau et les barrer comme sur le panneau. Si aucun nom d'agglomération n'est indiqué sur le panneau, il faut noter « vi » (de village) et le barrer.
- Les panneaux B1 (Triangle sur pointe).
Au passage d'un panneau B1, le concurrent doit dessiner sur sa feuille de route un triangle sur pointe.

- Les panneaux B5 (STOP).
Au passage d'un panneau B5, le concurrent doit indiquer sur sa feuille de route le mot « STOP ».
- Des CP « virtuels » (uniquement dans les cartes) : ces CP sont représentés sur les cartes par une lettre blanche dans un rectangle rouge et doivent être notés uniquement si le point bleu qui s'y rapporte est indiqué sur votre droite dans votre sens de passage.
- Des CP « visuels » pourront être utilisés dans certaines circonstances particulières. Ceux-ci consistent à repérer un signe distinctif (nom de rue, numéro de maison, ...), visible depuis le véhicule, répondant à une question mentionnée dans le road-book. Cette question doit être sans équivoque.

Pour tous les types de contrôles de passage (à l'exception des « visuels »), seuls doivent être repris ceux qui sont situés sur la droite de la route que vous devez emprunter.

3.2. Ordre des CP.

Les concurrents doivent noter ou faire apposer les CP les uns à la suite des autres (voir numérotation 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 au bon endroit sur sa feuille de route.

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.

Voir au point 4 les différentes pénalités pour les CP.

3.3. Les Tronçons Kilométriques (TRK) :

Un TRK est une partie du parcours dont le départ et l'arrivée sont décrits très précisément dans le RB. A l'arrivée, le kilométrage doit être relevé par l'équipage et être indiqué sur la feuille de route.

Un parcours d'étalonnage est prévu avant la 1^{re} section.

3.4. La feuille de route

Elle est subdivisée en cases qui sont numérotées de la gauche vers la droite et de haut en bas. Le concurrent y apposera les différents contrôles de passage ainsi que éventuellement les ERV. Ne pas oublier aussi d'y indiquer le numéro de votre voiture ainsi que vos noms et prénoms.

Rappel.

La balade des « Boucles d'El Pannetrie Revival » n'est pas une épreuve de vitesse, il n'y a pas de moyenne horaire à respecter.

En cas d'abandon, il serait agréable de prévenir l'organisateur par GSM.

L'utilisation de GPS ainsi que de tout autre moyen permettant de visualiser les routes sur un écran à bord du véhicule n'est pas interdite mais sportivement déconseillée !

Il est évident que tout concurrent ne respectant pas le code de la route, conduisant de manière irresponsable, négligeant la quiétude des riverains et des promeneurs, ayant une attitude antisportive ou ne respectant pas scrupuleusement les mesures sanitaires en cours le jour de la balade sera directement exclu de l'épreuve.