



Explicatif Roadbook & Techniques Utilisées

Catégorie Touring

I.	Table des matières	
II.	Introduction.....	3
	A. Conseils Généraux	3
	B. Conventions Appliquées et Principes Généraux	3
III.	Système Boule – Flèche.....	5
	A. Boule-flèche standard / avec orientation (GT – Touring)	5
	B. Boule-flèche sur extrait de carte (GT – Touring).....	5
IV.	Notes littéraires / textuelles.....	5
	A. « À l’ancienne » (GT – Touring).....	5
	B. Notes littéraires / textuelles de type signaux ou infrastructure routière (GT – Touring).....	6
	C. Directive « Rester Sur Voie Principale » (GT – Touring).....	6
V.	Rose des vents numérotée (GT – Touring).....	6
VI.	Systèmes Cartographiés	7
	A. Conventions & Principes généraux	7
	B. Itinéraire tracé sur carte (GT – Touring)	7
	1. Itinéraire tracé sur carte (GT – Touring)	7
	C. Itinéraire à tracer sur carte (GT - Touring).....	8
	1. Points Numérotés (GT- Touring)	8
VII.	Gestion du temps	8
	A. TRC et TPC	8
	B. TIP.....	8
	C. Conseils.....	8
VIII.	Contrôles	9
	A. Contrôle Horaires de Départ/Arrivée d’étape (CH).....	9
	B. Contrôle de passage (CP).....	9
IX.	Derniers conseils	10

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.

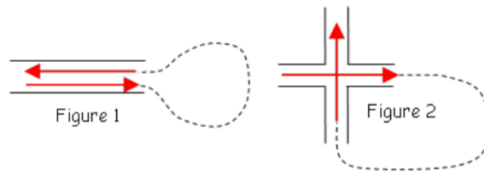
Les voies goudronnées sont à prendre en compte dès lors qu'elles ne vous sont pas interdites pour l'une des raisons énumérées ci-dessus.

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 signalés par un panneau, entrée de ferme, ... ne sont pas accessibles

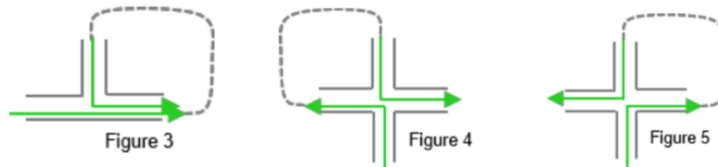
Les voies d'accès ou de circulation pour les parkings publics dépourvus de signaux ou de panneaux doivent être considérées comme des voies à part entière et donc prises en compte.

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

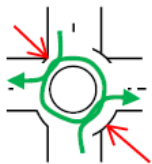
.....



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.

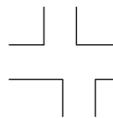


Figure 1 : situation ne pouvant être décomposée

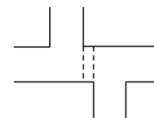
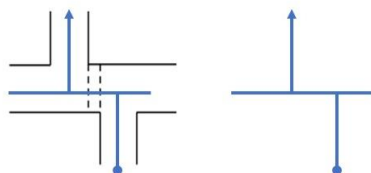


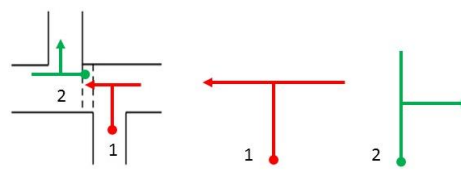
Figure 2 : situation pouvant être décomposée

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.

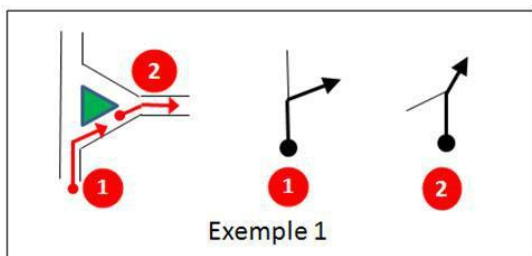


Note sans décomposition

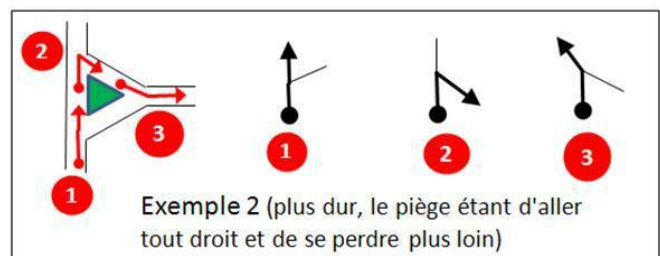


Note Avec décomposition

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



Exemple 1

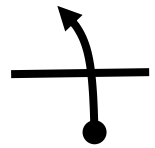


Exemple 2 (plus dur, le piège étant d'aller tout droit et de se perdre plus loin)

III. Système Boule – Flèche

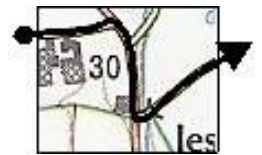
A. Boule-flèche standard / avec orientation

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 sur extrait de carte

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.



IV. Notes littéraires / textuelles

A. « À l'ancienne »

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

B. Notes littéraires / textuelles de type signaux ou infrastructure routière

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



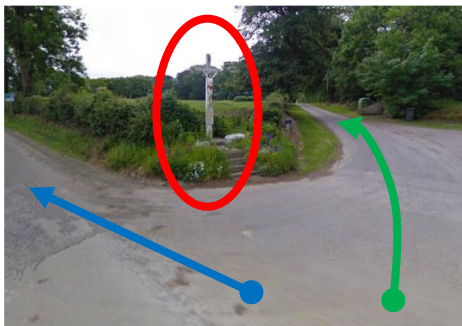
SUIVRE

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...

C. Directive « Rester Sur Voie Principale »

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...).

V. Rose des vents numérotée

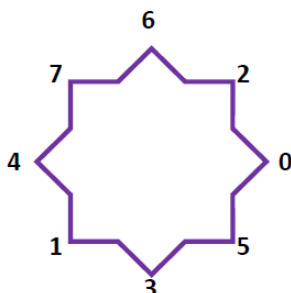
Dans le cas présent, chaque orientation correspond à un chiffre entre 0 et 7 (ou 1 et 8...), attribué de façon aléatoire à chacune des orientations.

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 :

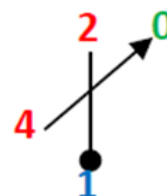
Le premier chiffre symbolise le **point d'origine**,

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 :



VI. 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 lectures et traçages 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.

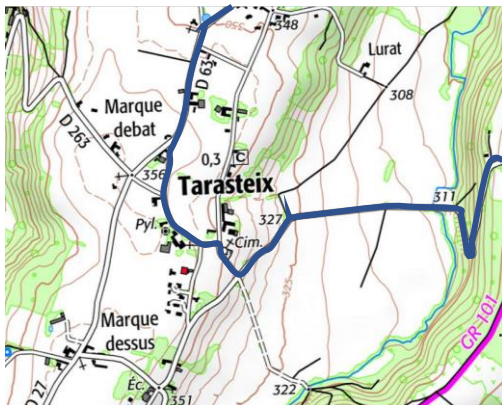
Pour tous les systèmes de lecture ou de traçage cartographique, les voies symbolisées sur carte par un **trait noir simple** (voies non revêtues ou impraticables) ne doivent pas être prises en compte pour le choix de l'itinéraire.



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

1. Itinéraire tracé sur carte



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)

C. Itinéraire à tracer sur carte

1. Points Numérotés



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

Ces points sont directement tracés sur les voies empruntables

Le 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)

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

VII. 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 entraîne une pénalité importante.

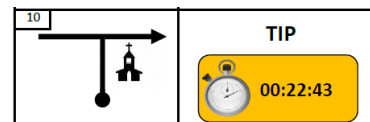
De façon à rythmer le déroulement de l'étape, l'organisateur précise au fur et à mesure sur certaines cases des **Temps de Passage Conseillés (TPC)** qui, s'ils sont respectés, permettent à l'équipage de satisfaire le TRC global sans vitesses excessives. Ces temps constituent une aide et ne sont pas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

R1

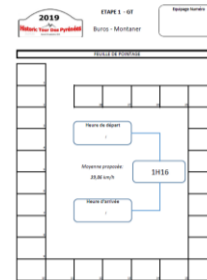
N'oubliez pas qu'un retard de plus de 30 min à la fin de l'étape équivaut à 4 CP. De plus inutile de se disputer, le but reste de profiter de la ballade.

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 !

VIII. 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 défini 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 SITUÉS 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 fond blancs lettres noires cerclés de rouge. 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.

IX. 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 😊