

Réglement général



Section 1 : Conditions Générales

1. Domaine d'application.

- √ Ces conditions générales sont d'application sur toutes les compétitions organisées par l'Autoclub Altena asbl. Vous ne pouvez en aucun cas vous distancer de ces conditions générales, les modifier ou remplacer sauf si nous convenons autrement par écrit.
- √ Des dérogations à ce règlement sont renseignées dans le règlement (spécial) de compétition, qui est rédigé pour chaque compétition.
- √ En cas de doutes se rapportant à l'interprétation du règlement, seul le texte néerlandais est d'application.

2. Définition de certaines notions.

- √ Autoclub Altena asbl jouit la personnalité civile en tant qu' association sans but lucratif.
- √ "Nous", "notre", "Autoclub Altena", "direction de compétition", "organisation", et/ou "organisation-ATM", signifie Autoclub Altena asbl avec siège social à B-2550 Kontich, Koningin Astridlaan 32 ou ses mandataires, enregistrée au Moniteur Belge le 14-12-1989 page 7678 avec numéro d'identification 17350/89. L'asbl a été enregistrée auprès du Tribunal de Commerce à Antwerpen sous le numéro d'entreprise 0441.300.213.
- √ Pour vos questions ou demandes d'information au sujet d'Autoclub Altena asbl ou de son fonctionnement général, vous pouvez appeler 03/457.59.22
- √ "Vous", "votre", ou "participant(s)", signifie la personne physique qui désire s'inscrire comme participant à une compétition organisée par Autoclub Altena asbl.

3. Assurance des véhicules des participants.

- √ L'organisation est tenue de souscrire une assurance R.C. qui couvre les véhicules des participants dans l'esprit de la RC pour véhicules à moteur.
- √ Malgré le paragraphe précédent, il est impératif que chaque voiture participante soit assurée, conformément aux dispositions de la loi sur l'assurance obligatoire des véhicules automobiles.
- √ Au cas où un participant est impliqué, au cours de l'exécution du trajet, dans un accident ou incident, le participant concerné est obligé de le signaler au plus tôt à la direction de compétition.
- √ En cas de non-respect de cette clause, le participant pourra être tenu personnellement responsable des dégâts éventuels causés par lui.
- √ Il est à noter que les dégâts matériels entre participants, ainsi que les dégâts propres ne sont pas couverts.

4. Formulaire d'inscription ou de présentation.

- √ Le formulaire d'inscription ou de présentation représente votre demande de participation à une compétition d'Autoclub Altena asbl. et est à remplir obligatoirement par les participants. L'acceptation de votre demande et l'accord de participation dans le cadre des conditions générales et du règlement (spécial) de compétition vous seront envoyés et transmis par écrit après.
- √ Celui qui ne soussigne pas ce document et la clause de garantie est considéré comme ne pas participer à la compétition et ne pas avoir pris le départ.

5. Obligations légales.

- √ Outre la passation d'une assurance, l'organisation
 - introduira auprès de toute administration communale dont le territoire est traversé par le trajet, une demande d'autorisation de passage.
 - Demandra une autorisation de départ de compétition à l'administration de la Province dans laquelle celui-ci aura lieu.
- √ Les autorisations et attestations supplémentaires éventuelles seront demandées conformément au règlement légal du pays dans lequel la compétition a lieu. Les autorisations, permissions, attestations, etc., peuvent être consultées par les participants le jour de la compétition auprès de la direction de compétition.

6. Véhicules autorisés.

- √ Les véhicules des participants doivent satisfaire à toutes les exigences techniques prévues par la législation sur la circulation. Les véhicules préparés pour participer aux compétitions de vitesse ne sont pas admis. Les véhicules des participants peuvent être équipés de tripmasters mécaniques ou électroniques.
- √ Il est interdit de participer avec des véhicules pourvus des plaques d'immatriculation d'essai.
- √ Sous peine d'exclusion, le trajet complet de la compétition doit être parcouru avec le véhicule inscrit et ayant pris le départ. Seule la direction de compétition peut déroger à cette clause dans des cas spéciaux.

7. Sécurité routière.

- √ Les participants sont obligés de respecter strictement le code de la route tout au long de la compétition. Le code de la route prévaut sur les stipulations du présent règlement et du roadbook.
- √ Les infractions constatées par les services de police et/ou la direction de compétition peuvent entraîner une pénalisation supplémentaire et/ou l'exclusion des participants concernés.
- √ Si des circonstances atmosphériques y donnent lieu, la direction de compétition peut modifier l'horaire de l'épreuve.

8. Inscription.

- √ Le pilote ainsi que le navigateur qui figurent sur le formulaire d'inscription ou de présentation, doivent avant le départ du team soussigner personnellement la clause de garantie.
- √ Les frais d'inscription doivent être payés avant le départ.
- √ Le conducteur (pilote) du véhicule participant, dont l'identité figure sur le formulaire d'inscription ou de présentation doit être titulaire d'un permis de conduire valable au moment de la compétition.
- √ Pilote et navigateur peuvent changer de place entre eux, pour autant que le navigateur satisfasse au point précédent concernant le permis de conduire.
- √ Les participants en âge de moins de 18 ans doivent être porteurs d'une procuration soussignée par les parents.
- √ La direction de compétition a le droit de refuser des inscriptions, toutefois avec motivation. Dans ce cas et endéans les 30 jours, le montant déjà versé comme frais d'inscription sera remboursé intégralement ou partiellement.

√ L'organisation peut clôturer anticipativement les inscriptions dès que le nombre déterminé par elle est atteint. Bien entendu, ici aussi l'argent déjà versé comme frais d'inscription sera remboursé.

√ Par véhicule seul deux occupants (pilote et navigateur) sont autorisés. Un troisième occupant n'est autorisé que dans la classe récréation à condition que le team ne soit pas repris dans des championnats et que l'organisation en fait mention explicitement.

√ Participer à la compétition engendre un accord total avec les règlements liés à cette compétition.

9. Contrôles.

√ Les contrôles servent à constater si le trajet prévu est suivi entièrement correctement et à la vitesse moyenne imposée.

√ Lorsqu'il s'avère que le contrôle est discutable, la direction de compétition peut décider de supprimer ce contrôle de la carte idéale.

√ La section 2 du règlement général donne une description des genres de contrôle et reprend une définition générale des contrôles.

10. Direction de compétition.

√ A chaque compétition, l'organisation désigne un directeur de compétition.

√ Il coordonne la compétition. Il est porteur du portefeuille contenant les autorisations et peut être atteint par GSM au numéro repris au règlement spécial de la compétition. Tout au long de l'évènement il est chargé de l'exécution de ce règlement.

√ En cas de calamités (incident, accident, ...) la direction de compétition doit être mise au courant sans délai.

11. Résultat.

√ Dès que 60 minutes se sont écoulées, depuis le temps d'accomplissement idéal du dernier participant, ou si possible avant et dès que tous les participants ont terminé, le finish est clôturé.

√ Endéans les 15 minutes après la clôture du finish, l'organisation publiera la carte de contrôle idéale. Ensuite, le résultat provisoire est rendu public. Les participants ont à partir de ce moment 15 minutes pour signaler des erreurs au niveau de la prétendue faute de calcul. Après quoi on passe à la distribution des prix. L'organisation peut appliquer cette règle par classe.

12. Subdivision par classe et par série.

√ L'organisation peut choisir entre trois classes, c'est-à-dire classe récréation pour participants débutants ou teams occasionnels, classe tour(isme) pour participants expérimentés et classe sport pour les spécialistes des cartes géographiques.

√ Chaque classe est subdivisée en séries basées sur l'âge du véhicule (la date de la première mise en circulation renseignée sur le certificat d'immatriculation sera retenue).

√ Les participants choisissent la classe et/ou la série dans laquelle ils désirent prendre le départ. On ne peut s'inscrire que dans une seule classe.

13. Formation de Team/Equipe.

- √ N'est d'application que si renseigné dans le règlement spécial de compétition.
- √ Un team est constitué de deux personnes, qui doivent être présentes dans la voiture pendant le trajet.
- √ Une équipe est constituée de minimum 3 ou maximum 5 teams. On choisit pour l'équipe un nom, qui est renseigné à l'organisation lors de l'inscription. Les trois meilleurs résultats de l'équipe sont retenus. En cas d'ex-æquo le classement du quatrième team et éventuellement du cinquième team sera considéré.

14. Publicité.

- √ Les participants sont autorisés à appliquer de la publicité sur leur véhicule à condition de maintenir la visibilité au niveau des fenêtres et des plaques d'immatriculation.
- √ L'organisation peut mettre à disposition des plaques de rallye, numéros de portières et/ou de la publicité. Ils doivent être appliqués sur le véhicule participant de manière visible et doivent être sur le véhicule pendant tout le trajet.

15. Classement.

- √ Le classement est enregistré par classe, pour les participants ayant parcouru le trajet dans les temps supposés, suivi par les participants ayant dépassé les temps.
- √ Les participants qui ont été déclassés sont repris en fin de classement.
- √ Le traitement des données nécessaires à la présentation du classement est fait dans la chambre de calcul. Les participants n'ont pas accès à la chambre de calcul, sauf si la direction de compétition les y invite. Ceux qui accèdent à la chambre de calcul sans y être invités, seront pénalisés de 180 points. En cas de récidivité, l'exclusion du team peut suivre.
- √ Un team qui abandonne est classé après les participants arrivés à la fin, et sur base de ses points de pénalisation obtenus dans les trajets parcourus. (voir point 19 ci-après).

16. Contestation.

- √ Les contestations doivent explicitement porter le nom et/ou le numéro du team. Seules les contestations écrites seront retenues.
- √ Les contestations seront traitées par le jury de compétition. Le participant concerné peut être invité dans la chambre de calcul et peut se laisser assister par un délégué de son club.
- √ L'organisation décidera/pourra décider de considérer un contrôle de trajet comme discutable (voir art. 9) et/ou d'adapter la carte idéale et de corriger toutes les cartes de contrôle afin d'obtenir une reproduction exacte du trajet parcouru et de la pénalisation encourue.
 - a) Concernant le trajet.

Le participant remet une feuille reprenant les situations sujettes à contestation. Ce papier est remis exclusivement à la table de compétition à l'attention de la direction de compétition.
 - b) Concernant l'épreuve.
 - Endéans les 15 minutes après la publication du classement provisoire, de préférence le plus tôt possible.
 - Doit être présentée à la table de compétition, sous peine d'être inacceptable.

17. Exclusion.

- √ Un team peut être exclu par l'organisation pour :
 - non respect du règlement de la circulation et des lois non écrites sur les convenances en matière de circulation et de compétition (p.ex. conduite antisportive par rapport aux autres participants, collaborateurs ou autres usagers de la route)
 - fausser ou perte de la carte de contrôle
 - entrer plus d'une fois dans la chambre des calculs sans être invité.
- √ voir également art.15

18. Abandon.

- √ Un team est considéré avoir abandonné :
 - lorsque le véhicule du team n'est plus capable de se déplacer (pousser brièvement est autorisé)
 - quand au cours du trajet le nombre des occupants du véhicule du team est modifié
- √ Les participants qui abandonnent doivent le rapporter à la direction de compétition sans délai.

19. Ordre de départ.

- √ L'ordre de départ ainsi que l'heure de départ sont déterminés par l'organisation. L'heure officielle est renseignée par l'horloge guidée disposée sur la table de départ de la partie 1. Aucune réclamation à ce sujet n'est recevable.
- √ L'intervalle de départ entre deux teams et par classe est en principe de 1 véhicule par minute.

20. Règlement spécial de compétition

- √ L'organisation de compétition rédige pour chaque épreuve un RSC, dans lequel on trouvera le caractère et les particularités essentielles de l'organisation. Entre autres le schéma de l'épreuve, les coordonnées de la direction de compétition, les dérogations au règlement général et/ou technique, ..., sont repris au RSC.

21. Soin de l'environnement.

- √ Les participants doivent être conscients sans relâche des effets que la compétition peut avoir sur l'entourage et sur l'environnement. Ils doivent s'efforcer de prévenir au mieux les effets néfastes et rechercher une attitude positive. A cette fin, l'organisation fait valoir avec énergie :
 - éviter d'ouvrir le gaz ou d'accélérer inutilement
 - limiter l'encombrement d'arrêts devant des accès ou sorties privés, des habitations privées, etc.
 - en aucun cas causer des dégâts à la nature

22. Repos obligatoire.

- √ Si la compétition est constituée de plusieurs parties, une pause d'au moins 15 minutes est prévue lorsque le temps idéal de passage s'élève à moins de 2 heures.
- √ Une pause d'au moins 20 minutes est prévue lorsque le temps idéal de passage se situe entre 2 et maximum 3 heures.
- √ Si le temps idéal de passage s'élève à plus de 3 heures, une pause d'au moins 30 minutes est prévue.

23. Accessoires.

- √ Il est utile d'avoir à sa disposition au cours de la compétition :
 - une règle plate et une loupe ;
 - une lampe pour lire les cartes pendant les trajets du soir ;
 - chronomètre ou montre ;
 - support rigide pour la carte de contrôle ou le roadbook ;
- √ Le jour de la compétition, les participants doivent se présenter au départ en possession de la lettre d'acceptation de participation et la clause de garantie qui leur ont été envoyées.

24. Systèmes de compétition.

√ La compétition est conçue en termes de dessins boule-flèche (avec la variante fléché Allemande) et des sections de lecture de carte. Les techniques varient selon la classe de participation :

a. classe récréation :

- des dessins simples de boule-flèche (pas de fléché Allemand), métrés ou non-métrés
- lecture simple de carte sur base de :
 - carte tracée
 - trajet avec des flèches
 - trajet avec des points

b. classe tour(isme) :

- des dessins de boule-flèche et le boule-flèche stylisé, le fléché Allemand, métrés ou non-métrés
- lecture de carte sur base de :
 - carte tracée et la carte muette simple
 - trajet avec des flèches
 - trajet avec des points

éventuellement avec des missions secondaires comme p.ex. la route la plus courte entre les points ou flèches, composer et parcourir une route alternative dans des situations spécifiées au préalable (reprises au RSC) ou la mission de toujours rouler dans la même direction sur des routes qu'on a déjà parcourus en avant.

c. classe sport :

Toutes les formes de navigation sont possibles. En plus des systèmes de la classe tour(isme), les techniques suivantes sont pratiquées : carte tracée avec des barricades, approcher la frontière sur la carte, approcher les flèches, cross the lines, carte muette, carte tracée avec quitter et retourner sur la ligne, trajet des îles, ...

D'autre part, des contrôles pour retourner ou bloquer la route sont placés sur le parcours, à ce point là les participants doivent construire une route secondaire ou une route de déviation. Des missions complémentaires peuvent être données (comme les routes qui sont déjà parcourues peuvent seulement être employées dans la même direction).

25. Circonstances imprévues.

√ Toutes circonstances imprévues dans ce règlement sont jugées par le jury de compétition. Ce dernier est composé du directeur de compétition, du président de l'association organisatrice, les traceurs de parcours et les délégués repris au règlement spécial de compétition.

√ Tout au cours de l'événement les prescriptions de ce règlement peuvent en cas de nécessité être à tout moment modifiées ou complétées. Toute modification ou complément sera rendu public via les bulletins de compétition numérotés, qui font partie intégrale de ce règlement.

√ Les bulletins de compétition seront accrochés au tableau de publication et sont distribués si possible, aux équipages participants.

√ Les instructions reprises dans le roadbook ont la même valeur que le règlement général et technique, ainsi que les bulletins et les briefings.

Section 2 : Conditions Générales.

1. Application.

- √ Les organisations sont divisées en sections et/ou trajets, repartis par des contrôles horaires.
- √ Il est défendu aux organisateurs d'abuser de définitions de la section 2 de ce règlement, afin de pénaliser les participants.
- √ Les contrôles de route servent à suivre les participants dans l'exécution exacte du parcours imposé et construit, et suivant la vitesse moyenne prescrite.

2. Généralités.

- √ Un exemple de chaque panneau de contrôle sera disposé à la table de compétition dans le local de départ de la section/trajet 1.
- √ A tout moment, il est interdit aux participants de manipuler les panneaux de contrôle. Si vous constatez qu'un panneau de contrôle est retourné ou tombé, vous le notez dans la case texte libre de votre carte de contrôle (prévue en bas du verso de la carte de contrôle).
- √ Les panneaux de contrôle (nommés RC) doivent être placés bien visiblement. Si néanmoins un RC doit être dérobé à la vue des teams sur la mauvaise route, le RC peut être placé partiellement caché. Le RC doit être placé de façon à ne pas gêner les autres usagers de la route et/ou les participants.
- √ La localisation d'un RC ne peut en aucun cas donner lieu à des doutes. Il est défendu de placer un RC de façon qu'on ne puisse pas voir clairement à quelle route il se rapporte.
- √ En principe, les RC sont placés à droite de la route et perpendiculairement au sens de la route que les participants poursuivent.

Des exceptions sont prévues :

- Un RC peut être placé à gauche de la route, exceptionnellement lorsqu' à droite de la route il est impossible de placer le RC (conformément le point ci-avant) et qu'il est indispensable d'y placer un RC. Il doit s'agir d'un cas exceptionnel. Nous employons dans ce cas des propres contrôles d'un caractère rouge pour accentuer cette exception.
- Dans la classe sport, les RC placés sur une route inexistante, qui suivant la carte routière doit être parcourue, peuvent également se trouver à gauche et non-perpendiculairement à la route. Sur la route ou la route construite, les RC sont donc uniquement placés sur le côté droit de la route poursuivie par les participants.

Un panneau "défendu au rallye" n'est pas considéré comme un contrôle de route. Il peut se trouver à droite comme à gauche de la route, mais il est préférable de placer ce panneau à droite de la route et de répéter l'inaccessibilité de la route par un panneau à gauche de la route.

- √ Les panneaux d'avertissement (couleur jaune) des contrôles de route équipés (contrôles horaires ou cachet), sont placés à droite de la route mais peuvent être répétés à gauche comme indication supplémentaire. Le panneau rouge qui indique la place du contrôleur, peut être placé à droite comme à gauche, selon l'emplacement du contrôleur.

3. Carte de contrôle.

- √ Une carte de contrôle par section ou trajet est jointe au roadbook. Au minimum, elle porte le numéro de départ du team. Tous les contrôles de route rencontrés sur le trajet parcouru dans son sens de progression, sont à noter immédiatement en encre indélébile (= pas de crayon et de préférence pas en rouge), dans la plus proche case vide de la carte de contrôle.
- √ Les participants doivent obligatoirement s'arrêter à chaque poste de contrôle et présenter immédiatement la carte de contrôle au contrôleur.
- √ Les participants sont eux-mêmes responsables de leur carte de contrôle et des annotations y apportées. Ils vérifient les mentions ou notes horaires faites par le contrôleur et font remarquer les éventuelles erreurs aux contrôleurs. Mais, ils n'entament pas de débat avec les contrôleurs.
- √ Des corrections, ajoutées et/ou radiées sur la carte de contrôle peuvent entraîner des pénalités. Des remarques peuvent être notées dans la case prévue par un texte libre au bas du verso de la carte.
- √ Au niveau des contrôles de passage, les participants doivent noter la lettre ou le chiffre se situant au centre de RC dans la plus proche case vide de leur carte de contrôle. Lors d'un RC pourvu d'un cachet, les participants doivent aussitôt poser l'empreinte du cachet dans la plus proche case vide de la carte de contrôle. Si le cachet est disparu, on note le chiffre ou la lettre qui figure sur le couvercle du tampon et on pose une empreinte digitale comme cachet.
- √ La perte de la carte de contrôle originale signifie l'exclusion du team.

4. Contrôles de route personnalisés.

a. Contrôle de route.

- √ Les RC personnalisés sont annoncés par un panneau d'avertissement jaune, pourvu d'un cachet ou d'une horloge selon la fonction de RC. Ce panneau est placé à 100 mètres maximum de poste du contrôleur de route.
 - √ A la hauteur du poste du contrôleur de route, un panneau correspondant rouge est placé. Entre le panneau d'avertissement jaune et le panneau de contrôle rouge, appelée zone de contrôle, il n'y a aucun changement de route, ni sur carte routière. Les participants ne peuvent plus faire halte ou retourner dès qu'ils sont entrés dans la zone de contrôle. On ne peut s'arrêter qu'à la hauteur de la porte du contrôleur de route où il est impératif de remettre la carte de contrôle au contrôleur de route. Après l'enregistrement par le contrôleur de route, le team récupère la carte de contrôle et quitte aussitôt la zone de contrôle.
 - √ Au cours d'un contrôle de route équipé, le contrôleur de route peut charger les participants d'une mission, soit verbalement soit par écrit, qui doit être exécutée avec priorité sur les instructions du roadbook.
 - √ Lors d'un contrôle cachet équipé, le contrôleur de route apposera son cachet dans la première case libre de la carte de contrôle. Mandaté par l'organisation il peut y noter d'autres constatations pour lesquelles il n'a pas à se justifier devant les participants.
 - √ Un panneau avec horloge signifie un poste de contrôle horaire équipé. Le contrôleur de route note le temps de passage des participants au moment de la remise de la carte de contrôle. La minute est valable quand elle est entamée, c.à.d. 10 h 32'38" égale 10 h 32 min.
 - √ Les participants peuvent demander/mentionner leur temps idéal, pour autant qu'il n'est pas encore dépassé.
- P. ex. : le temps de passage idéal du team est 13 h 20 min. Ils passent par le contrôle horaire à 13 h 15 min. Le(s) participant(s) peut demander/mentionner son temps de passage idéal (13 h 20 min) au contrôleur de route. Le contrôleur notera dans ce cas 13 h 20 min sur la carte de contrôle. Si l'heure demandée est déjà révolue, le contrôleur notera le temps de passage réel.

b. Contrôle horaire du départ (VTC).

√ Le départ d'une compétition ou d'une partie de compétition se donne à un VTC. Le lieu d'emplacement d'un VTC doit toujours être renseigné aux participants de façon sans équivoque et signalé dans le roadbook p.ex. par les initiales VTC.

√ C'est à partir d'un VTC que le temps et la distance d'un parcours se mesurent. Chaque VTC est signalé par un chiffre p.ex. VTC 1 et ce par partie ou trajet.

√ Le contrôleur mentionnera le temps de départ sur la carte de contrôle dans la case VTC. Ne pas passer par le VTC signifie ne pas avoir pris le départ.

c. Contrôle horaire du finish (FTC).

√ La compétition ou une partie de celle-ci se termine par un FTC. L'emplacement d'un FTC doit toujours être renseigné aux participants de façon sans équivoque et signalé dans le roadbook par FTC suivi d'un chiffre. FTC 2 signifie donc le FTC de la partie 2.

√ Le contrôleur mentionne le temps finish dans la case FTC. En plus, il/elle peut apporter une annotation dans la dernière case vide de la carte de contrôle.

√ Le panneau jaune avec horloge signale le contrôle finish et est installé à l'entrée du terrain/domaine/ ... où le FTC se situe. Le panneau rouge se trouve dans l'entourage immédiat de la table de compétition. Le temps est enregistré et noté au moment de la remise de la carte de contrôle.

d. Contrôle horaire secret (GTC).

√ Sur le trajet, des contrôles horaires équipés peuvent se situer. Ils peuvent, mais ne doivent pas être préalablement indiqués ou signalés dans le roadbook.

√ Manquer un GTC signifie une pénalité (voir ci-après).

√ Le contrôleur notera les infos dans une des cases GTC de la carte de contrôle et apportera éventuellement une annotation dans la première case vide de la carte de contrôle.

e. Contrôle horaire de régularité (RT).

√ Lors d'un RT, les participants se tiendront à la vitesse moyenne imposée depuis le départ du RT jusqu'au finish du RT. Au départ du RT, les participants recevront une ou plusieurs vitesses moyennes en Km/heure. Le départ d'un RT est clairement signalé dans le roadbook.

√ Un ou plusieurs contrôles horaires de régularité seront disposés anonymement sur le trajet. La distance entre deux contrôles horaire est au moins 4 Km.

√ Le temps de passage du team sera noté par les contrôleurs en heures, minutes et secondes (ici il n'y a pas de possibilité de mentionner/demander son temps). L'écart par rapport au temps idéal de passage sera pénalisé par seconde (voir ci-après).

f. Calcul de temps.

√ Le temps de passage idéal en minutes est calculé sur base de la formule suivante :

$$\frac{\text{distance parcourue (Km)} \times 60}{\text{vitesse moyenne (Km/h)}}$$

Exemple : 30 Km/h est votre vitesse moyenne. Au poste de contrôle équipé, vous avez parcouru 20,500 KM.

Votre temps de passage idéal est : $\frac{20,500 \times 60}{30} = 41$ minutes

√ Le temps de passage idéal après 20,500 Km est donc 41 minutes après votre départ. (Si vous avez pris le départ à 9 h 20 min, vous additionnez 41 min au temps de départ et vous obtenez votre temps de passage idéal, dans ce cas ci 10 h 01 min).

√ L'organisateur qui calcule le temps idéal arrondira les chiffres après la virgule toujours vers le haut (p. ex. 24 min 15 sec, deviennent 25 minutes).

Faites attention : lors d'un RT, cela n'est pas d'application.

g. Divers.

- √ Afin de constater au profit des participants l'écart éventuel entre le compteur kilométrique du participant et celui de l'organisateur, il peut renseigner la distance parcouru dans le roadbook à un point d'orientation distinct, se situant au maximum 10 Km après le départ.
- √ L'observation horaire se fait en principe au moyen d'horloges à signaux ou chronomètres.

5. Contrôles de passage.**a. Contrôle de passage.**

- Puisqu'il est impossible de ne prévoir que des postes de contrôle personnalisés tout au long du parcours, on laisse les participants noter eux-mêmes des contrôles : les contrôles de passage.
- √ Il s'agit de contrôles en forme de panneaux d'environ 45 x 45 cm, fond blanc et bord rouge sur le côté gauche, le haut et le bas. Au centre de ce panneau se trouve une lettre (de A à Z ou de AA à ZZ) ou un chiffre (de 0 à 99). Le chiffre ou la lettre est le caractère de contrôle qui doit être noté par les participants sur la carte de contrôle.
 - √ Un contrôle de passage peut contenir une mission. Cette mission est à exécuter en priorité sur les instructions du roadbook en utilisation. Ce genre de missions peut être donné en code. En cas d'usage de code, ceux-ci seront repris dans le règlement spécial de compétition. (P.ex. : HK – 1eL = Hier keren en eerste links inrijden : Il faut retourner ici et en suite prendre le première chemin à gauche).

b. Contrôle de distance.

- √ Le contrôle de distance est un self-contrôle pour toutes les classes. Au centre du panneau se trouvent les lettres **KM** (pour la classe sport : KM n'est jamais un contrôle de barricade).
- √ A l'endroit où se trouve ce panneau, les participants notent dans la première case libre de leur carte de contrôle la distance, à 100 mètres précis, parcourue depuis le départ de ce trajet jusqu'ici (p.ex. 37,600).
- √ L'usage d'un contrôle de distance doit être renseigné dans le règlement spécial de compétition.
- √ Cet enregistrement n'est pas pris en considération lors du classement final en cas d'ex-æquo et au prorata de 1 point de pénalité par 100 mètres de différence.

c. Panneau avec le nom de rue.

- √ Un panneau avec le nom de rue peut être utilisé comme moyen de contrôle.
- √ Le roadbook mentionne un petit bloc rectangulaire dans lequel sont notées les lettres STR correspondant au lieu où se trouve en réalité le panneau avec le nom de rue.
- √ Les participants doivent noter sur la carte de contrôle les trois premières lettres de panneau avec le nom de rue.

d. Flèches de trajet.

- √ Certains contrôles de passages sont pourvus d'une flèche noire accompagnée d'une composition de lettre et chiffre (p.ex. R1).
- √ La direction indiquée par la pointe de la flèche **doit** être suivie et ça en priorité sur les informations du roadbook.
- √ Une flèche de trajet doit être placée de façon à ne laisser aucune équivoque et ne peut jamais causer de doute.
- √ Une flèche de trajet posée horizontalement indique en ce lieu l'obligation de poursuivre soit à gauche soit à droite. Dans la composition lettre/chiffre ceci sera confirmé par la lettre. La composition d'une flèche de trajet à droite commence par la lettre **R** (Rechts), la flèche de trajet à gauche commence par la lettre **L** (Links).
- √ Une flèche de trajet posée verticalement avec la pointe vers le haut, signale qu'en ce lieu il faut poursuivre sa route tout droit. Dans ce cas, la composition lettre/chiffre commence par la lettre **B** (Boven).

√ Une flèche de trajet avec la pointe vers le bas n'est pas utilisée.

√ Puisque toute composition lettre/chiffre commence par la lettre correspondante, le participant peut déterminer la direction à suivre lorsque la flèche aurait disparu du panneau au cours de la compétition.

6. Autres panneaux.

a. Contrôles de sécurité.

√ Aux endroits ou carrefours dangereux, l'organisateur peut installer un contrôle de sécurité. Ce contrôle se distingue des autres contrôles par un panneau plus petit et un chiffre plus petit, pour lequel il faudra ralentir afin de pouvoir lire ce chiffre (ou nombre). Rater un contrôle de sécurité est égale à manquer un contrôle de passage.

b. Panneau de danger.

√ Ces panneaux de signalisation sont blancs et sans caractères. La seule inscription est un signe d'exclamation et éventuellement le mot **SLOW** ou **TRAAG** (lent).

√ A hauteur de ou peu après (max 100 mètres) l'emplacement du panneau de danger, se localise une situation difficile et dangereuse du point de vue technique en matière de circulation ou de conduite. En accédant à une telle situation, une prudence extrême est requise.

√ Un panneau de danger est placé près d'un affaissement de la route, un passage dangereux, etc.

c. Flèches de signalisation.

√ Des panneaux étroits sous forme de flèches avec les caractères ATM, sont des flèches de signalisation que l'organisation peut utiliser pour indiquer une déviation locale imprévue et pour remettre les participants sur la bonne route. Ainsi, en plus de l'inscription ATM, il est possible d'y trouver un numéro de mission qui correspond à la prochaine mission du roadbook à accomplir ou à la classe, qui est amenée à exécuter cette mission.

√ Les flèches de signalisation ont un but purement informatif. Elles peuvent aider à clarifier une situation ou à éviter des malentendus.

d. Panneau défendu au trajet. (VVR =Verboden Voor Rit).

√ Afin d'éviter l'utilisation de certaines routes, l'organisateur peut les rendre inaccessibles pour les participants.

√ Un petit panneau carré à bord rouge et barre diagonale rouge signale au participant que cette route est inexistante pour lui. Ces chemins ne peuvent en aucun cas être parcourus et n'ont pas été pris en considération lorsque le parcours a été déterminé par le dessinateur du trajet.

√ Ces panneaux peuvent se trouver soit à gauche, soit à droite, soit aux deux côtés de la route.

7. Modèle des contrôles.

√ A la fin de la section 3, une page reprend en image les contrôles de route qui sont utilisés.

√ D'autres contrôles de passage ne sont en principe pas utilisés, sauf si l'organisateur en fait spécialement mention dans le règlement de compétition.

Section 3 : Pénalisation.

1. Pénalités.

√ Toute erreur constatée en matière de déviation de la route est en principe pénalisée par 30 points au maximum, à savoir manquer un bon RC, se présenter à un mauvais RC ou les deux combinés.

√ Si l'un et l'autre sont la conséquence d'avoir emprunté une route, qui n'était pas destinée au participant concerné, les contrôles de passage ainsi visités sont considérés en groupe et représentent donc une pénalisation de maximum 30 points.

√ Si plusieurs RC ont été installés afin de contrôler l'exécution exacte par le participant d'une mission (partielle) bien déterminée, les RC's sont pris en considération par groupe ou bloc et vérifiés comme tel. Un groupe représente au maximum 30 points, un bloc maximum 90 points.

2. Correction par groupe.

√ Pour pénaliser une mission, la vérification se fait par groupe. On peut pénaliser l'exécution inexacte d'une mission partielle par moins de 30 points. On pénalise par 5, 10 ou 15 points pour avoir jugé exacte une partie de la mission et inexacte une autre partie.

√ Pour raison pratique, on a par exemple prévu 2 contrôles de passage entre point 1 et point 2. Le participant dessine un parcours différent (fautif) entre ces points. Sur ce parcours se situe un contrôle de passage fautif. Sur le parcours exacte sont installés 2 contrôles de passage car sur ce trajet un chemin est faussé. Les participants qui tombent dans l'erreur, seront pénalisés de 30 points pour avoir emprunté un parcours erroné. Ceux qui empruntent le parcours exact peuvent néanmoins encourir 15 points de pénalité s'ils empruntent le parcours exact mais ratent un des deux contrôles de passage.

3. Correction en bloc.

√ La correction en bloc est uniquement d'application dans la classe sport. Dans l'exécution d'un trajet ou d'une construction de parcours compliquée, le participant peut encourir un maximum de 90 points de pénalité. En fonction de la nécessité, le dessinateur du trajet peut adapter le maximum par trajet. Il doit en faire mention dans le règlement spécial de compétition.

√ Parfois l'exercice peut être assez difficile ou de tel ordre qu'en faisant une construction erronée, on rate plusieurs contrôles ou qu'on construise différemment le concept total (p.ex. élaborer une construction spécifique erronément dans le système carte tracée avec quitter et retourner sur la ligne). Dans cette tranche, un maximum de 90 points de pénalité peut être encouru. Le dessinateur peut ici opérer aussi par des pénalisations partielles, c.à.d. par erreur (p.ex. 10 points de pénalité par erreur).

4. Résumé.

					<u>Pénalités</u>
1.	Rater un contrôle de passage	-	-	-	30
2.	Aborder un contrôle de passage erroné	-	-	-	30
3.	Rater un contrôle de route personnalisé :				
	a. Contrôle de passage	-	-	-	30
	b. VTC	-	-	-	Maximum de pénalités (= pas pris le départ)
	c. FTC-	-	-	-	1000
	d. GTC	-	-	-	30
4.	Contrôle horaire FTC – GTC :				
	a. par minute trop tôt	-	-	-	2
	b. par minute trop tard	-	-	-	1
	c. plus de 30 minutes trop tard	-	-	-	30 + 1 par minute
	d. mise hors temps	-	-	-	1000 + 1 par minute
	e. rater un contrôle horaire	-	-	-	60
5.	Contrôle horaire du RT :				
	a. par seconde trop tôt au RT	-	-	-	2 points x 0.012
	b. par seconde trop tard au RT	-	-	-	1 point x 0.012
	c. rater un RT	-	-	-	30
6.	Autres :				
	a. Rouler sans publicité d'organisation (portières,...)				30
	b. Comportement frauduleux/antisportif				exclusion

Mise hors temps.

Hors temps = 30 minutes au-delà de temps de passage idéal par section. Cela est cumulable. C.à.d. pour 2 sections le total s'élève à 60 minutes, pour 3 sections à 90 minutes et en cas de 4 sections il s'agit de 120 minutes.

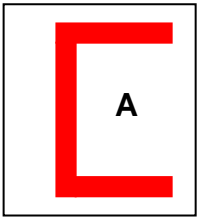
Comment classer les ex-æquo ?

√ Ce qui compte pour le classement : le nombre de points de pénalité encourus + le dépassement de temps aux différents FTC's + le temps réalisé aux RT'S.

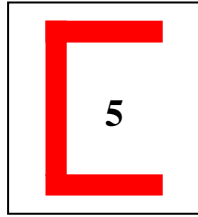
√ En cas d'ex-æquo au classement, l'écart de temps au GTC est pris en considération.

√ S'il existe encore égalité, il y a plusieurs gagnants (et le problème du jour pour l'organisateur lors de la distribution des trophées gravés).

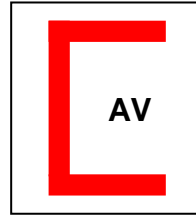
Contrôles de passage.



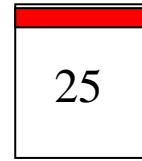
Contrôle de passage



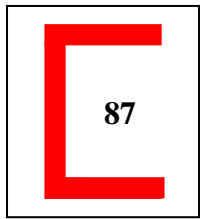
Contrôle de passage



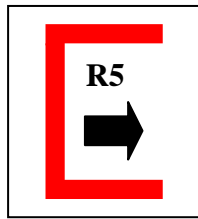
Contrôle de passage



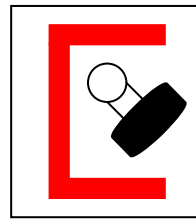
Contrôle de sécurité



Contrôle de passage

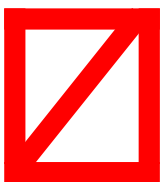


Flèches de trajet

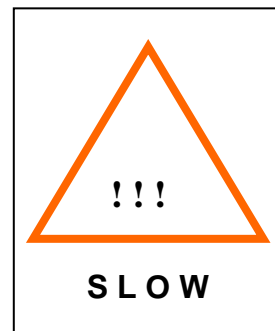
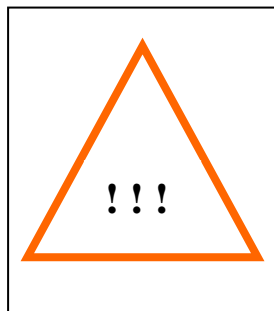


Contrôle de cachet

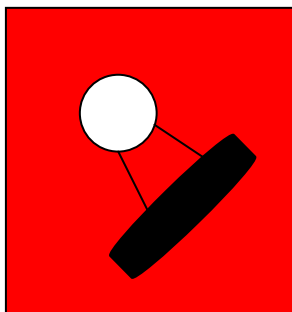
Panneaux d'avertissement



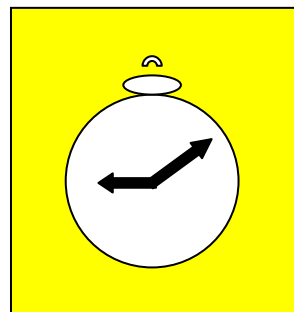
Défendu au trajet



Contrôles de route personnalisés



Contrôle de route personnalisé
Place du contrôleur
Contrôle de cachet



Contrôle de route personnalisé
Panneau d'avertissement
Contrôle horaire

Flèche de signalisation



Section 4 : information supplémentaire.

1. Généralités.

- √ Les participants vérifient leur roadbook avant le départ. Le roadbook reçu est-il de la classe choisie, le numéro de départ est-il correct et il n'y pas de pages manquantes dans le roadbook ? Ce dernier est contrôlable à l'aide de l'index sur la première page (= schéma du trajet). En cas d'imperfections, veuillez le signaler avant de prendre le départ. Après vous n'avez plus de recours.
- √ Les distances renseignées dans le roadbook sont toujours approximatives. Les missions imposées doivent être exécutées par numéro d'ordre croissant et conforme au dessin représenté.
- √ Evitez de suivre aveuglement votre prédécesseur. Cela peut impliquer des problèmes car les différentes classes suivent un parcours distinct.

2. Obstacles.

- √ Des obstacles mobiles comme voitures parkées, conteneurs et autres, sont supposés ne pas encombrer votre route. Il est donc utile de vérifier si cet obstacle ne cache pas de contrôle de passage.
- √ Si une carte tracée ne pouvait inopinément (p.ex. à cause d'un barrage de route imprévu) être suivie, il faut via une route libre, rejoindre au plus tôt après le barrage la ligne tracée sur la carte et poursuivre la carte (ceci n'est pas valable pour les participants de la classe sport, qui construiront une route de déviation). Il est clair que les contrôles de passage se trouvant sur le trajet impraticable, sont abolis.
- √ Si un obstacle imprévu est rencontré dans le parcours boule-flèche, l'organisation s'efforcera d'éviter l'obstacle au moyen de flèches de signalisation ATM. Si le temps manque à l'organisation, les participants sont priés de contourner l'obstacle et d'en faire rapport à l'organisation qui y donnera la suite voulue.
- √ Une route dépourvue peut être renseignée dans le roadbook par un trait interrompu avec texte "Werken / Travaux".

3. Temps de parcours.

- √ Lorsqu'on encourt un trop grand retard sur le schéma horaire, il y a moyen de sauter une partie du parcours et de rejoindre le groupe des participants au regroupe suivant. L'organisation peut également décider la mise hors course.
- √ Si des circonstances imprévisibles manifestent, qui influencent le temps idéal du parcours, la direction de compétition peut décider de prolonger ce temps idéal (p.ex. par brouillard intense, fermeture prolongée d'un passage à niveau ou d'un pont de canal, etc.).