

CHAPITRE 11: SYSTEMES DE LECTURE

1. L'itinéraire d'un rallye de régularité peut être donné sous différentes formes dont la description ci-dessous est limitative.

a. 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.

Toute note métrée doit l'être en faisant référence à une distance

- partielle progressive par rapport à la note précédente ;
et/ou
- totale par rapport au dernier contrôle (CH ou, le cas échéant, départ de RT).

b. Schémas 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 qu'elles forment entre elles seront respectés. Le schéma doit, en outre, toujours comporter une boule et une flèche, représentant respectivement l'endroit d'où l'on vient et la direction à suivre.

c. Schémas non métrés 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 doit être signalée par une mention claire dans le road book, sauf pour la catégorie « experts ».

d. Les notes littéraires

Les notes littéraires décrivent le parcours avec des lettres qui abrègent la description de chaque situation. Elles sont en fait la traduction littéraire d'un parcours tracé en schémas non métrés sans orientation.

Catalogue des abréviations :

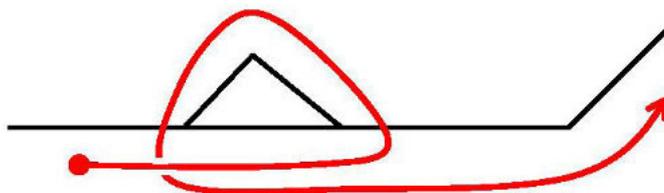
| | |
|--|--|
| K r D : Kruispunt recht door; | C t D : Carrefour tout droit ; |
| K n L : Kruispunt naar links ; | C à G : Carrefour à Gauche ; |
| K n R : Kruispunt naar rechts; | C à D : Carrefour à Droite ; |
| T L : T links ; | T à G : T à Gauche ; |
| T R : T rechts; | T à D : T à Droite ; |
| 1 LLL (2,...LLL) : één (twee,...) linkse laten liggen; | N 1 (2,...) G : Négliger une (deux,...) Gauche(s) ; |
| 1 RLL (2,...RLL) : één (twee,...) rechtse laten liggen; | N 1 (2,...) D : Négliger une (deux,...) Droite(s) ; |
| L N : Neem eerste weg naar links (Links nemen) ; | Q G : prendre la 1ère route à Gauche (Quitter Gauche) ; |
| R N : Neem eerste weg naar rechts (Rechts nemen) ; | Q D : prendre la 1ère route à Droite (Quitter Droite) ; |
| Y n R : Y rechts; | Y à D : Y à Droite ; |
| Y n L : Y Links. | Y à G : Y à Gauche ; |
| (O) : onverhard, aardeweg of grintweg | (T) : chemin empierré ou de terre ; |
| (A) : oprit van een autoweg | (A) : rampe d'autoroute ; |
| (U) : Uitgezonderd plaatselijk verkeer of doodlopende weg | (E) : excepté circulation locale ou cul de sac |

Si le système des « notes littéraires » est utilisé, les descriptions des situations en français et en néerlandais seront notées conjointement dans le road-book.

e. La carte tracée

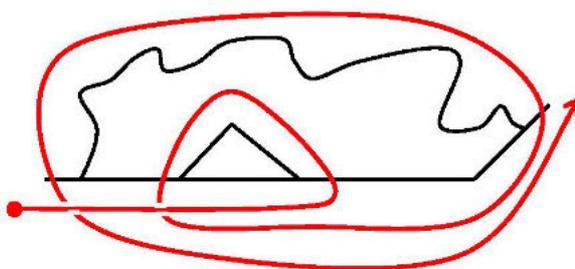
- (1) La description du parcours est réalisée par un trait à suivre sur une carte militaire (IGN) 1/20.000^e, 1/25.000^e ou 1/50.000^e. Cette description doit être sans équivoque : l'organisateur veillera à bien spécifier l'endroit où commence la lecture de carte et des flèches seront ajoutées pour confirmer le sens de progression. De même, le parcours ne peut être tracé que sur des chemins existants sur la carte. Les cartes seront obligatoirement des copies couleur et le trait sera de couleur rouge (violette pour les cartes 1/25.000^e ou 1/20.000^e). Lorsque le tracé emprunte une route nationale, représentée en rouge, des flèches confirmeront la route à suivre.
- (2) Remarque : la spécificité, la densité du réseau routier belge et la concentration des zones d'habitats n'autorisent plus l'emploi de cartes à une échelle inférieure au 1/50.000^e. Cependant, pour des tronçons de liaison, sans contrôle de passage secret et d'une longueur minimale de 20 Km, des cartes aux échelles 1/100.000^e et 1/200.000^e sont autorisées.
- (3) Lorsque, à la carte tracée, des figures fermées doivent être parcourues, celles-ci doivent l'être par le chemin le plus court.

Ex :



- (4) Si, dans une figure fermée, une autre figure fermée est implémentée, cette dernière doit être parcourue directement, de proche en proche, en respectant la règle du chemin le plus court. Il ne peut donc être question de réaliser la figure annexe en effectuant plusieurs passages (ce qui implique souvent plusieurs solutions). Ceci est une conséquence directe de la définition du « chemin le plus court » (point f, (2) ci-dessous) et du fait qu'à la carte à tracer, le chemin le plus court est envisagé de point en point et non de manière globale.

Ex :



f. La carte à tracer

- (1) La description du parcours peut être réalisée de six manières différentes (carte militaire 1/20.000^e, 1/25.000^e ou 1/50.000^e):
 - (a) des points placés sur la carte, numérotés, qu'il faut relier par le chemin le plus court dans l'ordre croissant des numéros ;
 - (b) des flèches, tracées sur des parties du parcours, aux changements de direction, et qu'il faut relier par le chemin le plus court. Les flèches doivent être numérotées si nécessaire ;
 - (c) une liste de points numérotés, donnés en coordonnées UTM hectométriques (abscisse et ordonnée - ROMER), qu'il faut positionner sur la carte. Ces points doivent alors être reliés par le chemin le plus court dans l'ordre croissant de la liste ;
 - (d) la méthode type « NUTS » qui constitue également 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 ;
 - (e) le système « Cross the line », constitué par une liste de points numérotés, désignés par rapport à la ligne du quadrillage UTM la plus proche (abscisse ou ordonnée). Ces points sont donc positionnés dans l'ordre de la liste et sont constitués, en réalité, par l'intersection d'une route et d'une ligne de quadrillage ; la ligne de quadrillage désignée est la plus proche en tenant compte de l'emplacement du dernier point positionné et du sens de progression. Cette méthode ne peut être employée que lorsque les valeurs de l'abscisse du quadrillage (X) sont fortement éloignées des valeurs de l'ordonnée (Y), sous peine de créer une confusion totale.
 - (f) 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 de St André de couleur noire.
- (2) Par « le chemin le plus court », il faut comprendre le parcours le plus rectiligne possible tracé sur des routes (cartes 1/20.000^e et 1/50.000^e : deux traits parallèles continus ; cartes 1/25.000^e : tracés rouges continus) ou des chemins empierrés (cartes 1/20.000^e et 1/50.000^e : un trait continu et un trait pointillé parallèles ; cartes 1/25.000^e : tracés en pointillés rouge/blanc).
- (3) Le parcours ne peut jamais être tracé par des chemins de terre (un trait noir continu).
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) Les cartes seront obligatoirement des copies couleur.

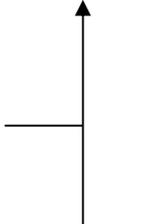
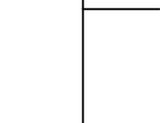
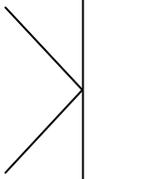
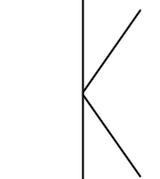
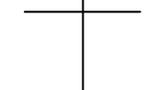
g. La carte muette

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. Vu les difficultés inhérentes à ce type de tracé, les règles suivantes doivent être respectées scrupuleusement :

- (1) si la carte muette est réalisée à partir d'une carte 1/50.000^e, les entames des carrefours et des routes adjacents au parcours doivent être reproduits dans tous les cas.
- (2) si la carte muette est réalisée à partir d'une carte 1/25.000^e ou 1/20.000^e, les entames des carrefours et des routes adjacents au parcours doivent être reproduits uniquement dans les agglomérations. Par agglomération, il faut comprendre un groupe d'habitations dont l'entrée est signalée par le signal routier F1, F1a ou F1b (début d'agglomération) et la sortie par le signal F3, F3a ou F3b (fin d'agglomération). Rappelons que ces signaux imposent une vitesse maximale de 50 km/h.
- (3) lorsque le parcours emprunte une route non revêtue, le trait doit alors être reproduit en pointillés. Lorsque la reproduction des entames de routes adjacentes est obligatoire, les entames des chemins et/ou routes empierrées doivent être reproduites à partir de la dernière entame asphalte.

h. Le fléché allemand

- (1) Le fléché allemand est constitué d'un trait rectiligne sur lequel les situations rencontrées sont décrites une à la suite de l'autre. Contrairement aux schémas ou aux notes littéraires, le fléché allemand n'indique pas l'itinéraire à suivre, mais plutôt celui que le concurrent ne doit 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 également que les traits sont reproduits sans orientation.
- (2) Situations rencontrées et significations :

| 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 |

i. Le fléché complexe

- (1) 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 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 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 à tracer, règles qui nécessitent 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 (voir cette notion au point 1, f., 2) ci-dessus) ;
 - (b) relier ensuite la première flèche à la deuxième boule par le chemin le plus court tout en respectant les règles du croisement interdit (voir ces règles au point 8 ci-dessous) ;
 - (c) Idem pour relier la deuxième boule à la deuxième flèche qui est celle de sortie du schéma ;
 - (d) Le tracé empruntera autant que possible uniquement des routes asphaltées. Cependant, une tolérance de 2% de chemins empierrés est autorisée.

2. Pour les schémas et le fléché allemand, 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.
3. Les murs
 - a. 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.
 - b. 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.
 - c. 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.
4. Représentations obligatoires
 - a. 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.
 - b. Pour tous les systèmes de lecture, toutes les routes sur bordure doivent être signalées comme des routes normales, les bras de schéma les représentant devant cependant être entravés par le signe conventionnel du cassis (~).
 - c. Toute situation doit être représentée dans le road-book, même si une partie de celle-ci a déjà été parcourue
5. De même, les chemins empierrés ou de terre ne sont signalés que dans trois cas précis :
 - a. un chemin empierré ou de terre emprunté par les concurrents;
 - b. le ou les chemins précédents celui à emprunter à partir de la dernière note asphalte ;
 - c. confirmation ou clarté des descriptions.
6. 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.
7. 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 strictement interdit de parcourir un rond-point dans sa globalité.

8. 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.
9. Dans tous les systèmes de description de l'itinéraire en fléchés, métrés ou non, avec orientation ou non, notes littéraires et fléché allemand, il est obligatoire 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.
10. La distance minimale sur le terrain entre deux représentations schématiques est de 10M. Par représentation schématique, il faut comprendre ici le fléché non métré, avec ou sans orientation, les notes littéraires et le fléché allemand (arête de poisson), en ne perdant pas de vue que ce dernier est réservé à la catégorie Expert. Si la distance minimale n'est pas atteinte, la situation devra être représentée par un seul et même schéma.
11. Le système de navigation repris ci-dessous est interdit en Rallye de Régularité FBVA :
 - a. Si vous arrivez en T sur une route que vous avez déjà parcourue de gauche vers la droite par rapport à votre position, vous êtes obligé de tourner à droite sinon vous croisez et coupez le parcours du rallye. En conséquence, aucune note n'indiquera le T à droite puisque la route est « un mur » de fait.
 - b. Dans un carrefour, si vous avez déjà parcouru la route qui croise de gauche à droite, vous êtes obligé de tourner à droite, sinon vous croisez l'itinéraire, et si vous prenez tout droit, vous coupez l'itinéraire, ce qui est interdit. Une seule direction étant possible, aucun carrefour ne sera représenté.
 - c. Dans un carrefour, si vous vous présentez face à une route que vous aviez déjà emprunté, le carrefour sera représenté par un T, que vous emprunterez à gauche ou à droite suivant le schéma représenté. Dans ce cas, on considérera qu'il n'y a pas de croisement. Le schéma devient un T et non plus un carrefour.
12. Les cartes utilisées dans les road-books ne peuvent être transformées, que ce soit électroniquement ou manuellement.
13. Le point d'origine d'une carte (toujours dénommé « Start ») doit toujours correspondre à la dernière note du système de lecture qui la précède. De même, le point final d'une carte (« Finish ») correspondra à la première note du système qui suit.
14. Un road-book doit être séquentiel : c'est-à-dire que sa lecture doit se faire page après page sans qu'il soit nécessaire de se reporter à une page X (qui n'est pas la page en cours ou, si besoin, celle qui suit immédiatement) pour suivre l'itinéraire.
15. Tout organisateur peut proposer un système de lecture non repris dans la liste exhaustive du point 1, à condition de soumettre celui-ci préalablement à la Commission restreinte de la Commission des événements historiques et de le présenter de manière explicite dans le règlement de son épreuve.