



Trophée Hesbignon Classic

Règlement technique pour les épreuves du Trophée Hesbignon Classic

Préliminaire : le présent règlement technique pourra être complété par un règlement particulier à chaque épreuve ainsi que par un briefing écrit.

1. Systèmes de lecture employés.

1.1 Schémas métrés : (catégories « Découverte » et « Initiés »)

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 est renseignée ; la distance indiquée peut-être une distance intermédiaire depuis la note précédente, ou la distance totale depuis le début de la section ; l'équipage n'effectue aucun changement de direction en restant sur la route principale entre la note précédente jusqu'à la note concernée. 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 : (catégories « Découverte » et « Initiés »)

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. Pour la catégorie « Initiés », ce type de 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, ...).

Si le schéma est une figure fermée, il doit donc être parcouru, de la boule à la flèche, dans son entièreté par le chemin le plus court.

1.3 Schémas non métré sans orientation : (pour la catégorie « Initiés »)

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 **peut être (ou pas)** signalée par une mention claire dans le road book.

1.4 Les notes littéraires : (pour la catégorie « Initiés »)

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.

TàG	T à Gauche	N1 (2..) G	Négliger une (deux..) Gauche(s)
TàD	T à Droite	N1 (2..) D	Négliger une (deux..) Droite(s)
YàG	Y à Gauche	QG Q x ^e G	QG = Quitter Gauche Q x^e G = prendre la xème route à Gauche
YàD	Y à Droite	QD Q x ^e D	QD = Quitter Droite Q x^e D = prendre la xème route à droite
CàG	Carrefour à Gauche	(T) (H)	Chemin empierré ou de Terre Chemin herbeux
CàD	Carrefour à Droite	(A)	Rampe d'Autouroute
CtD	Carrefour tout Droit	(E)	Excepté circulation locale ou voie sans issue

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.

1.5 Les notes franches (NF) : (pour la catégorie « Initiés »)

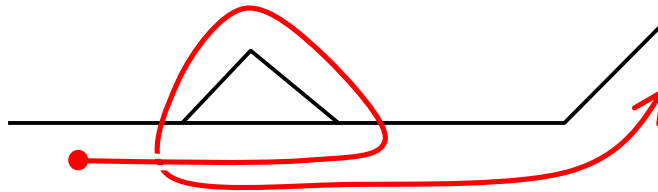
Les notes franches constituent une variante des notes littéraires auxquelles l'indication (NF) a été ajoutée. Dans ce cas, chaque situation ne doit pas être représentée car une note franche indique une situation bien spécifique jusqu'à laquelle l'équipage n'effectue aucun changement de direction en restant sur la route principale.

Exemple : TàD (NF) : il faut rouler jusqu'au prochain « T », en restant sur la route principale sans tenir compte des éventuelles routes à droite ou à gauche qu'il faut ignorer.

1.6 La carte tracée : (pour la catégorie « Initiés »)

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.



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.

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.

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.

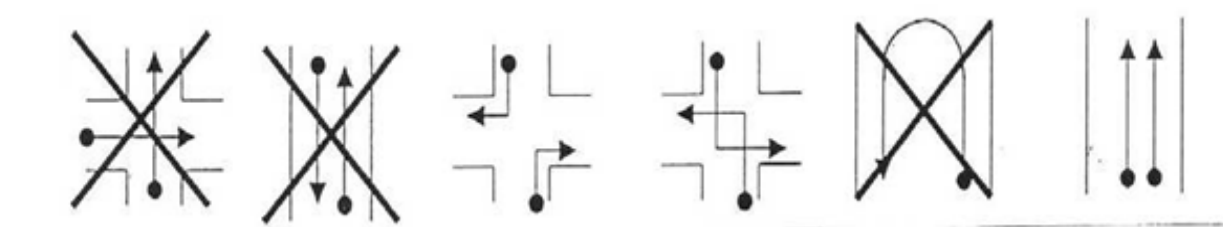
Les rampes d'autoroute ont valeur de route et doivent être indiquées par deux traits pleins parallèles. Pour les notes littéraires, il convient d'ajouter un A entre parenthèses (A) aux notes concernées.

Les ronds-points ou carrefours à îlots directionnels peuvent être décomposés pour autant qu'ils aient une bordure. Les marques de peinture au sol ne peuvent 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 « 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 Etapes de Régularité Virtuelle (ERV) :

Une ERV 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 en fonction de la moyenne horaire virtuelle donnée (voir table de moyenne dans le RB), un temps idéal virtuel pour parcourir le trajet doit être indiqué sur la feuille de route.

Pour la catégorie Découverte, uniquement le kilométrage doit être indiqué.

Un parcours d'étalonnage sera prévu dans le RB de liaison avant la 1^{re} section ou avant de prendre le départ.

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.

4. Pénalités et classements.

• CP manquant, en trop ou erroné	100 Pts
• Case vierge entre 2 CP	100 Pts
• Rature sur feuille de route	100 Pts
• CP cachet manquant, en trop ou erroné	150 Pts
• CPH manquant ou en trop	150 Pts
• Par seconde d'écart dans une ERV (Classic)	1 Pt avec un max de 100 Pts
• Par 10 m d'écart dans une ERV (Découverte)	1 Pt avec un max de 100 Pts
• Plus de 10 CP manquants, erronés, en trop ou non conformes dans une boucle	1500 Pts
• Conduite dangereuse constatée par un représentant de l'organisation	exclusion

L'équipage totalisant le moins de points de pénalités sera déclaré vainqueur. En cas d'ex-æquo, l'avantage sera donné aux véhicules les plus anciens. S'il existe encore une égalité l'avantage sera donné à la plus petite cylindrée.

Rappel.

Les BTO du Trophée Hesbignon Classic ne sont pas des épreuves 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 ou ayant une attitude antisportive sera directement exclu de l'épreuve.