



# Règles pour la réalisation des épreuves

**Sport**



**SACS** aero  
space

**IMNAUER**  
MINERALQUELLEN



Les règles suivantes sont part intégrale du règlement général et comme ça, impérative pour tous les concurrents !

## **1. Discipline de conduite**

Le code de la route est à observer strictement. Roulez plein d'égard dans les villages et autres agglomérations, lentement et sans faire du bruit extensif. Faites attention aux piétons et cyclistes sur les petits chemins ! Routes barrées (circulation interdit) ne se trouvent pas sur l'itinéraire idéale. Exceptions sont visualisées de façon claire par un panneau de l'organisation sous la signalisation routière.

## **2. En cas de panne**

En cas d'une panne ou d'un abandon du rallye il faut impérativement informer l'organisation sous le numéro 0049 172 8845388 ! Signaler votre situation avec les pages correspondants de l'appendice du carnet de route. Cela peut vous aider et évite aux concurrents passants de perdre du temps.

## **3. Les assistants/commissaires**

Nous vous prions de suivre les instructions des assistants, pour ne pas gêner le déroulement du rallye. Les assistants ne portent pas de signalisation, mais vous allez les reconnaître.

## **4. Protestation**

Une protestation contre le chronométrage ou les kilomètres mesurés dans le carnet de route ne sont pas admis.

Si vous avez des vœux, une plainte ou une critique constructive, notre organisateur sportif va vous écouter. Vous allez le voir pendant la journée du rallye. Des situations imprévisibles et non pas provoquées par l'organisation sont de la malchance, mais ne sont pas suivies par une correction des résultats.

## **5. Le temps officiel**

Comme temps officiel nous avons adopté le signal GPS (UTC), que vous pouvez voir sur les horloges de départ synchronisées.

## **6. Départ et arrivée d'une étape**

### **a. Départ d'une étape**

Le départ pour la première étape se fait par l'ordre ascendant des numéros des concurrents à chaque minute. Le départ pour la deuxième étape ne se déroule pas dans l'ordre de l'arrivée des concurrents, mais dans l'ordre du temps idéal prévu au contrôle horaire. Le déficit diminue la durée de la pause.

Au départ de chaque étape les équipes reçoivent leur carnet de bord/feuille de route avec leur temps de départ officiel.

Nous vous prions d'inscrire le numéro de votre équipe et les noms du conducteur et du co-pilote dans les cases prévues.

### **b. Arrivée d'une étape**

L'arrivée d'une étape est toujours le dernier contrôle horaire (ZK) d'une étape. Ici le pointage en avance est autorisé, ce qui veut dire, que vous pouvez passer directement au panneau FIA avec l'horloge rouge.

**Exception** : la pause de midi est marquée comme CH "out" et comprend donc le temps de pause.

A l'arrivée ou le restart d'une étape le carnet de bord va être collecté.

## **7. Le carnet de route/roadbook**

**20 minutes avant le départ** de chaque équipe un carnet de route complet peut être collecté à la table de l'organisation. Les concurrents seuls sont responsables pour l'intégrité de la suite numérique des pages du carnet de route. Alors contrôlez avant le départ, si tous les pages et les appendices sont en place.

Le carnet de route contient principalement (à côté des informations générales pour le déroulement du rallye) la description de la route idéale à parcourir par les concurrents. La route idéale est divisée en plusieurs secteurs. Chaque secteur correspond à une épreuve.

## **8. Le carnet de bord**

Dès que le carnet de bord a été passé aux concurrents, ils doivent inscrire leurs noms dans les cases prévues. Nous vous prions de vérifier le numéro de l'équipe dans le carnet de bord. Les concurrents seuls sont responsables pour la justesse et l'intégrité de toutes les inscriptions dans le carnet.



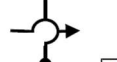
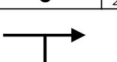
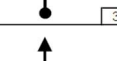
Toute rectification ou modification du carnet a pour suite la perte de l'évaluation de l'équipe, sauf dans les cases « für Notizen der Teilnehmer », qui sont réserver au concurrents. Il est aussi le devoir de l'équipe de remettre le carnet de bord au moment exact aux assistants des contrôles horaires et de vérifier cette inscription.

## 9. Sections de transfert

Dans le cas des sections de transfère le respect de la durée spécifiée pour la section et le respect de l'itinéraire idéale font partie de l'évaluation.

L'itinéraire est décrit à l'aide de "pictogrammes/tulips" métrés.

Les informations concernant l'itinéraire sont présentées dans un tableau en cinq colonnes. Dans la colonne "Fahrtrichtung", les principaux carrefours, branches, panneaux et feux de signalisation de l'itinéraire idéal sont représentés de manière schématique. Entre deux symboles il suffit de suivre la route principale jusqu'au prochain symbole (RSRP). Le point de la flèche représente la position d'arrivée respective au croisement/à la rue, la pointe de la flèche représente la direction dans laquelle vous devez continuer. Les symboles/cases sont numérotés par ordre ascendant, dans l'ordre dans lequel les branches, etc. se trouvent sur la route idéale (case en bas à droite des symboles). Dans la colonne "Hinweise/Bemerkungen" à droite, vous trouverez souvent des directions, des noms de lieux ou des instructions. La colonne "Entfernung" contient la distance ("total") entre le point de départ du dernier contrôle horaire et la situation décrit avec le symbole à sa droite. La valeur dans la colonne "partiel" indique la distance par rapport au symbole précédent. La colonne la plus à droite contient la distance jusqu'au prochain contrôle horaire. Les valeurs entre parenthèses sont des "milles anglaises".

Weildorf <b>ZK 5</b>		Streckenlänge 58,34 km		
Rosenfeld <b>ZK 6</b>		Fahrzeit 95 min		
Entfernung total	Entfernung partiell	Fahrtrichtung	Hinweise/Bemerkungen	Entfernung bis Ende
0,00 (0,00 mls)	0,00 (0,00 mls)		<b>ZK 5</b> Beginn Abschnitt 12 début section 12	58,34 km (36,25 mls)
0,44 (0,27 mls)	0,44 (0,27 mls)			57,90 km (35,98 mls)
1,21 (0,75 mls)	0,77 (0,48 mls)		B 463	57,13 km (35,50 mls)
5,38 (3,34 mls)	4,17 (2,59 mls)			52,96 km (32,91 mls)

Description des sections de transfert/"tulips"

## 10. Les contrôles

Le respect de l'itinéraire idéal est vérifié au moyen d'inscriptions sur le carnet de bord. Les contrôles suivants sont prévus :

### a. contrôles horaires

Les contrôles horaires (CH/ZK) sont utilisés par l'organisateur pour diriger le «ver» du rallye et pour un départ ordonné des épreuves chronométrées. Respectez donc les temps d'organisation indiqués ! Des temps d'attente possibles aux épreuves chronométrées sont neutralisés, parce que **les temps entre les CH commencent avec les départs des épreuves chronométrées suivants**. Les contrôles horaires (ZK) sont annoncés dans le carnet de route et sur la route par le panneau avec l'horloge jaune de la FIA.

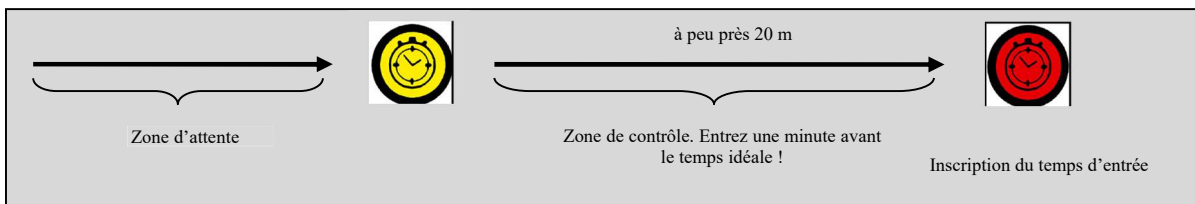


Celle-ci se trouve à environ 20 mètres devant le contrôle horaire, qui est marquée par le panneau avec l'horloge rouge FIA. Vous pouvez attendre devant le panneau avec l'horloge jaune si vous êtes en avance de votre temps idéal. Vous avez le droit d'entrer dans la zone entre les panneaux jaunes et rouges une minute avant le temps idéal prévue pour votre arrivé au contrôle horaire.



Exemple : temps de passage idéal calculé pour l'arrivée au contrôle horaire 12:00 heures  
entrée dans la zone de contrôle à partir de 11:59:00 heures  
passer votre carnet de bord entre 12:00:00 et 12:00:59

Les participants qui arrivent en retard peuvent se rendre directement au contrôle, mais ne sont pas autorisés à gêner les autres participants ! Si nécessaire, quitter la voiture et aller à pied au contrôle.  
Le chronométrateur inscrit la minute courant dans la case correspondant du carnet de bord lors de sa remise. Les concurrents eux-mêmes sont responsables pour l'exactitude de l'inscription. Des corrections ne peuvent être effectuées que par le chronométrateur et doivent être marquées de son nom abrégé.  
Les différences par rapport aux temps idéale au CHs sont évalués avec des points de pénalité (voir schéma de classement, page 9). Les temps pour les arrivées tardives sont additionnés jusqu'à une carence de 15 minutes, au-delà de laquelle une exclusion du classement peut avoir lieu.



Vue schématique d'un contrôle horaire

## b. Contrôles de passage (DK)

Les contrôles de passage servent à vérifier l'itinéraire parcouru lors des épreuves de navigation (OP). Ils sont exécutés en tant qu' "auto-tamponneuses" et sont clairement visibles à droite de la piste idéale. Vous devez apposer vous-même un tampon de contrôle dans la prochaine case libre de votre carnet de bord. Le numéro de l' "auto-tamponneuses" est aussi admis, si le tampon manque ou ne fonctionne pas. Il est également possible d'effectuer des contrôles avec des commissaires. Dans ce cas, le commissaire en place appose le tampon dans le carnet de bord. Les contrôles de passages sont marqués par le panneau FIA rouge avec tampon.



## c. Contrôle de navigation (OK)

Les contrôles de navigation servent en outre à contrôler le respect de l'itinéraire idéal lors des épreuves de navigation. Des panneaux au format DIN A4 jaunes avec des chiffres noirs (« stummer Wächter ») sont utilisés comme contrôle de navigation. Ils se trouvent à la droite de l'itinéraire idéal.

« Stummer Wächter »

72

Les OKs doivent être notés dans la prochaine case libre du carnet de bord par le participant lui-même à l'aide d'un stylo à bille ou d'un autre stylo qui ne peut plus être corrigé. Les entrées incorrectes ne peuvent pas être corrigées par suppression ou écrasement.

## 11. Les missions

Ils existent quatre types d'épreuves chronométrés (WP/Wertungsprüfung). De quel type il s'agit est mentionné au début du carnet de route (Übersicht der Prüfungen) et comme traduction sur une feuille particulière

### a. épreuves chronométrés avec fin/arrivée connue (SP)

Les temps à accomplir dans une épreuve chronométrée, dans lequel l'itinéraire spécifié doit être parcourue, est mentionné dans le carnet de route à l'endroit approprié.



L'itinéraire d'une SP est indiqué dans le carnet de route par des symboles/tulips (voir aussi les sections de transfert) ou par une esquisse schématique. Une SP peut commencer immédiatement après un contrôle horaire ou après une certaine distance.  
Le départ d'une SP est marqué dans le carnet de route et sur la piste avec le drapeau de départ rouge de la FIA.



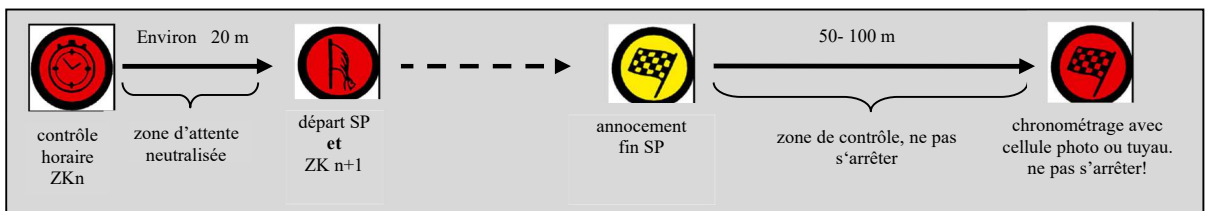
A environ 50- 100 mètres (indiqués dans le carnet de bord !) devant la cible SP, il y a un panneau avec un drapeau jaune de la FIA.



Le temps d'une SP est mesuré au moyen d'une cellule photo ou d'un tuyau de pression directement derrière le panneau avec un drapeau rouge d'arrivée de la FIA.



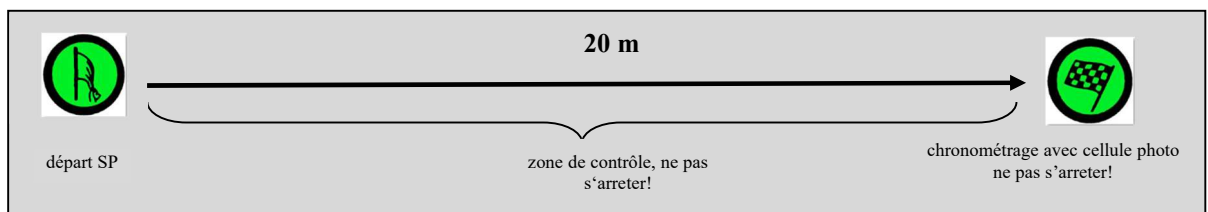
Avant le panneau jaune, vous pouvez attendre que le temps s'écoule. Ne vous arrêtez pas entre le drapeau jaune et rouge ! Si le panneau jaune manque, vous n'avez pas le droit de vous arrêter en vue de la cellule/du tuyau. Toutes les cellules/tuyaux sont à passer sans arrêt (« fliegend zu durchfahren »). Ceci s'applique également de manière analogue aux mesurages des temps intermédiaires.



Vue schématique SP avec ZK

## b. épreuves secrètes chronométrés

Une épreuve secrète chronométrée n'est pas annoncée dans le carnet de route, mais peut être insérée à n'importe quel endroit en route ou dans une autre épreuve. Le départ de l'épreuve chronométrée secrète est signalé par un panneau de départ vert de la FIA. L'arrivée est **toujours** située à **20 mètres** et est également signalée par un panneau vert de la FIA. Le parcours doit toujours être parcouru en **4 secondes**. Il est interdit de s'arrêter en vue de l'épreuve.



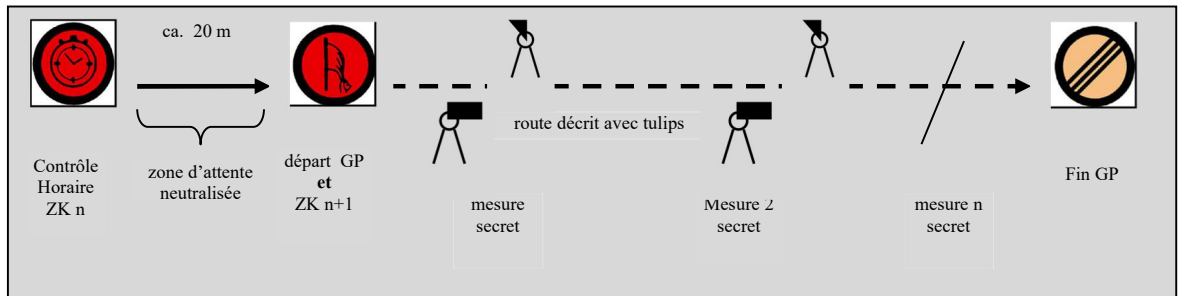
Vue schématique SP secrète

## c. régularité (GP) avec points de mesure secrets

Pour la régularité une moyenne définie doit être effectuée sur une distance spécifiée. Les moyennes sont indiquées dans le carnet de route. Vous trouvez les tableaux correspondant à l'annexe du carnet de route. Une régularité peut être lancée immédiatement après un contrôle horaire ou aussi après une certaine distance. L'itinéraire d'une régularité est indiqué dans le carnet de route avec des symboles/tulips kilométrés ou des croquis cartographiques.  
Le départ d'une régularité est marqué dans le carnet de route et sur la piste avec le panneau drapeau de départ rouge de la FIA.



La fin d'une régularité est signalisée par le panneau „Adidas“.



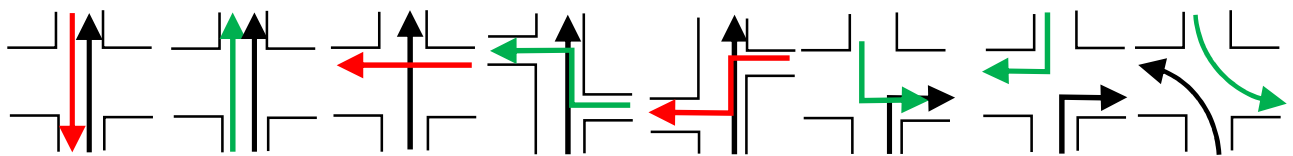
Vue schématique GP avec contrôle horaire

#### d. épreuves de navigation (OP)

Les épreuves de navigation consistent d'une tâche associée et définie. L'explication de la tâche en français se trouve sur une page séparée en faisant référence au numéro de la tâche dans le carnet de route allemand. La tâche est basée sur des croquis de cartes. Les croquis sont numérotés et doivent être exécutés par ordre croissant. L'itinéraire idéal résulte de la séquence des parties de la tâche (lignes, flèches, points...) avec lesquelles l'organisateur a complété les croquis selon la logique de la tâche respective. Un croquis est considéré comme épuisé lorsque toutes les parties de la tâche ont été accomplies au moins une fois et parcouru en une seule fois. Les croquis successifs se chevauchent, ce qui ne signifie pas que l'emplacement de la dernière partie de la tâche doit être reconnaissable sur le croquis suivant. On utilise des reproductions cartographiques à l'échelle 1:25 000 ou 1:50 000. L'échelle de la carte est donnée pour chaque croquis.

Seuls les détails de l'esquisse correspondante peuvent être utilisés pour résoudre les tâches. Si la carte et la nature ne sont pas congruentes, il faut essayer de résoudre la tâche le plus précis possible. Toutes les routes et tous les chemins qui sont représentés par une double ligne continue peuvent être utilisés. Si une partie d'une tâche se trouve sur une ligne simple, elle peut bien sûr être poursuivie. Les chemins croisés ou partiellement couverts par des informations de l'organisateur ne doivent pas être utilisés. Cela ne s'applique pas aux cadres rouges qui indiquent les zones agrandies de la carte. Chaque partie (lignes, flèches, points...) d'une tâche peut être utilisée aussi souvent que souhaité, même partiellement. L'itinéraire idéal de la ZK à la ZK suivante est conçu comme une voie à sens unique. Cela veut dire qu'une route qui a été utilisée une fois dans une direction ne peut être réutilisée que dans la même direction si une utilisation multiple est nécessaire. Une directive donnée par un symbole/tulip doit être poursuivie et ne peut donc pas offenser la règle de la rue à sens unique. Toutefois, il crée également une rue à sens unique valable pour toutes les tâches suivantes. Le début (A) et la fin (E) de la section sont indiqués dans les croquis respectifs. De (A) à la première partie de l'épreuve (lignes, flèches, points...), le chemin le plus court est emprunté sans exception. De la dernière partie de l'épreuve jusqu'au (E), il en va de même.

Il est interdit de croiser au même niveau l'itinéraire idéal, qui a déjà été utilisé.  
Virer comme les américains est autorisé.

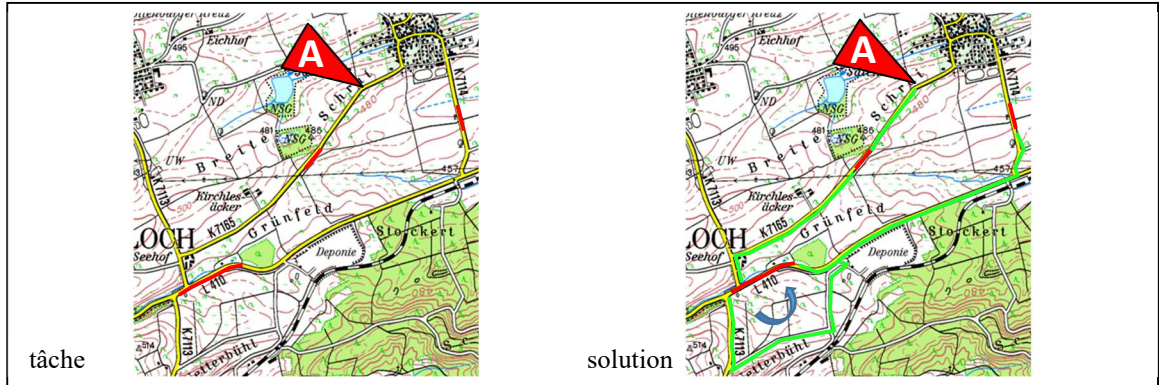


- Trajet accompli →
- Trajet possible →
- Trajet interdit →

Une distinction est faite entre les tâches suivantes :

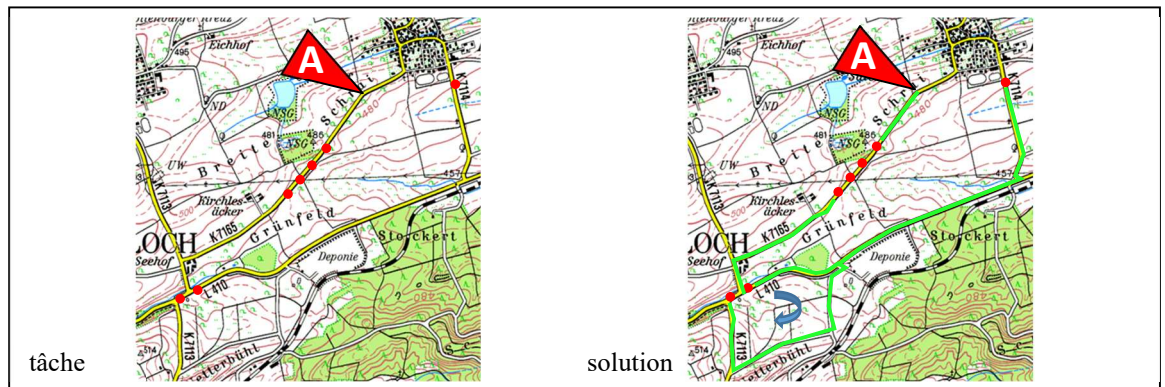
### Traits

L'itinéraire idéal est marqué par des **traits rouges** sur des esquisses numérotées. Chaque trait est à **parcourir** aux moins une fois **en totalité**. Entre deux traits il faut trouver le chemin **le plus court** visible sur la carte et les bordures de l'esquisse correspondante dans la mesure où rien d'autre n'est exigé dans la description de la tâche. Conduisez de A vers E.



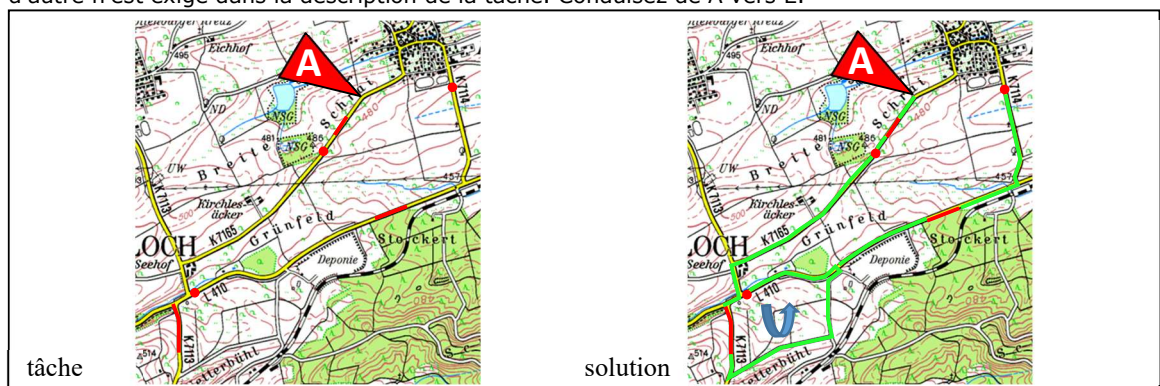
### Points

L'itinéraire idéal est marqué par des **points rouges** sur des esquisses numérotées. Chaque point est à **passer** aux moins **une fois**. Entre deux points le chemin **le plus court** visible sur la carte et les bordures de l'esquisse correspondante est à parcourir dans la mesure où rien d'autre n'est exigé dans la description de la tâche. Conduisez de A vers E.



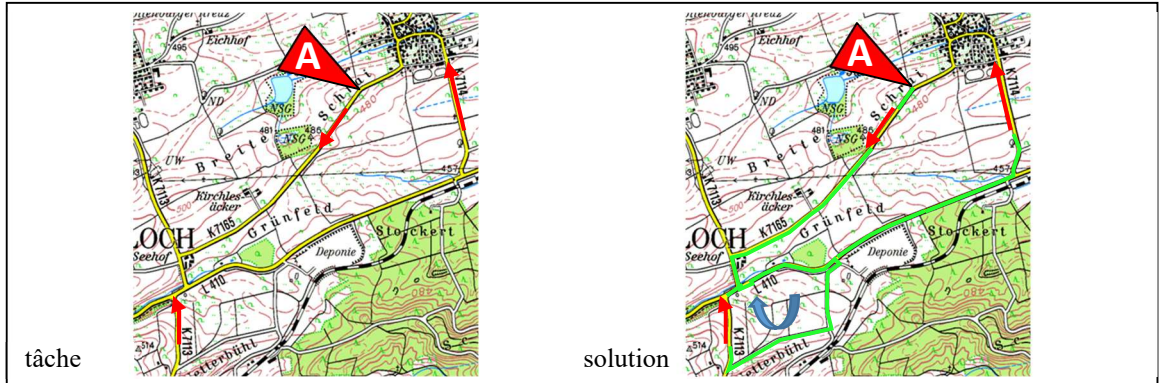
### Traits/points

L'itinéraire idéal est marqué en partant d'un trait à **tour de rôle** par **traits et points rouges** sur des esquisses numérotées. Chaque **trait** est à parcourir aux moins une fois **en totalité**. Chaque point est à **passer** aux moins **une fois**. Sauf demande contraire, **entre deux tâches** (trait ou point) le chemin **le plus court** visible sur la carte et les bordures de l'esquisse correspondante est à parcourir dans la mesure où rien d'autre n'est exigé dans la description de la tâche. Conduisez de A vers E.



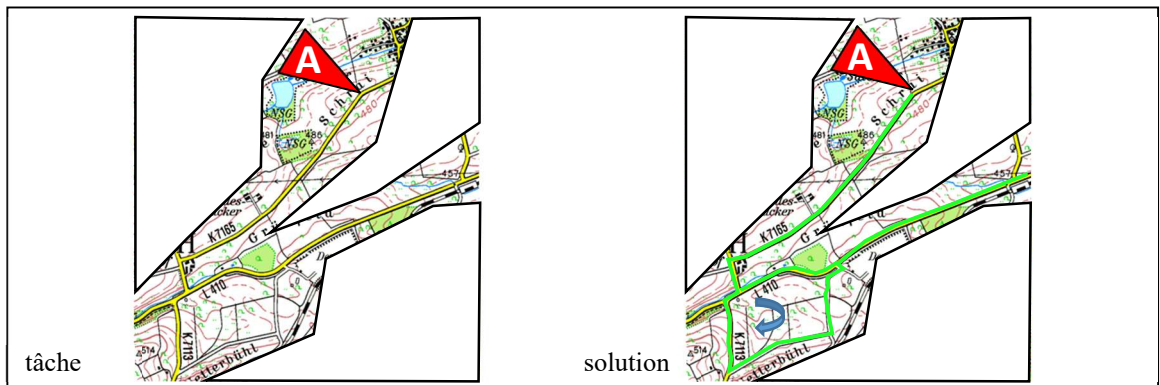
## Flèches

L'itinéraire idéal est marqué par des **flèches rouges**. Chaque flèche doit être franchie **au moins une fois** sur **toute sa longueur** dans la direction indiquée. **Entre deux flèches** il faut trouver **le chemin le plus court** visible sur la carte et les bordures de l'esquisse correspondante dans la mesure où rien d'autre n'est exigé dans la description de la tâche. Dans le cas où des flèches **se touchent**, il faut prendre en compte, qu'il-y-a au moins une imbrication de **deux millimètres**. Conduisez de A vers E.



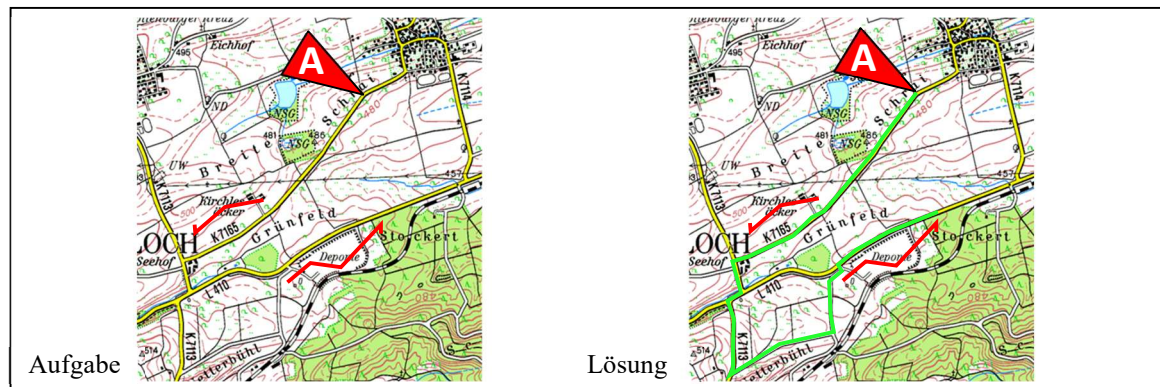
## Couloir

Vous trouvez devant vous une découpe d'une carte, ressemblant à un couloir, **sans flèches, traits ni points**. La tâche consiste à **parcourir** aux moins **une fois** toutes les **routes à deux lignes**, qui ne mènent pas aux bords du couloir, **par le chemin le plus court en tout**. Conduisez de A vers E.



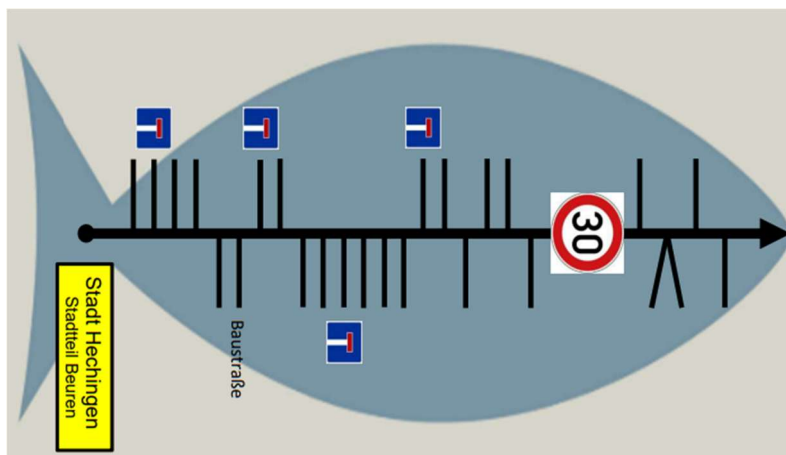
## Demi-flèches

L'itinéraire idéal est marqué par des **demi-flèches rouges**. Il faut s'approcher **autant que possible** de chaque flèche, le long du côté où la pointe manque. Cela vaut en particulier pour le début et la pointe de la demi-flèche. **Entre deux demi-flèches** il faut trouver **le chemin le plus court** visible sur la carte et les bordures de l'esquisse correspondante dans la mesure où rien d'autre n'est exigé dans la description de la tâche. Conduisez de A vers E.



## Arête de poison (Fléchés allemande)

L'arête de poison est une description schématisée de l'itinéraire idéal. L'**arête** principale correspond à l'**itinéraire idéal** indépendamment de son cours effectif. Toutes les routes avec un revêtement commun en asphalte (même interrompu par une gouttière pavée) et praticables dans le cadre du code de la route et de ces règles de réalisation et qui débouchent sur l'itinéraire idéal sont représentées par des "arêtes" à droite et à gauche. Cela ne s'applique **pas** dans la mesure où il s'agit de voies d'accès à des maisons ou des rues qui sont séparée par un trottoir abaissé. Cela signifie à l'inverse que si le sens de circulation à une bifurcation est imposé, par exemple par un panneau "tourner à droite", un panneau d'interdiction ou la règle du sens unique, la bifurcation n'est pas mentionnée. L'angle par rapport à l'arête principale ne correspond pas à l'angle réel avec lequel les chemins rejoignent l'itinéraire idéal. Conduisez du point (queue) vers la flèche (tête).



## 12. schéma d'évaluation des tâches

Évènement	Évaluation
L'équipe ne participe pas avec les personnes nommées sur l'inscription.	pas d'admission au départ
3ieme violation du code de la route	perte de l'évaluation
Dépassement de vitesse documenté de plus de 20 %	perte de l'évaluation
Ne pas arriver au dernier contrôle horaire (ZK) d'une étape	perte de l'évaluation
Dépasser la limite de la carence de temps	perte de l'évaluation
2ieme violation du code de la route	900 points
1ier violation du code de la route	300 points
Changement non confirmé d'une inscription dans le carnet de contrôle	100 points
Ne pas passer ou passer dans un désordre une cellule photo/tuyaux	60 points
Abandon ou omission d'une SP ou d'une GP	60 points
Points de pénalité maximale pour une cellule photo/tuyaux	10 points
Ne pas noter ou noter dans un désordre un contrôle passage (DK)	10 points
Ne pas noter ou noter dans un désordre un contrôle d'orientation (OK)	10 points
S'arrêter dans la zone entre le signe jaune et le signe rouge	10 points
Avance au contrôle horaire (ZK) par minute	10 points
Retard au contrôle horaire (ZK) par minute	1 point
Différence par rapport au temps idéal par 1/100ieme de seconde (GP et SP)	0,01 points
Comportement antisportif	à la discrétion de l'arbitre