

RALLYES CARTOGRAPHIQUES

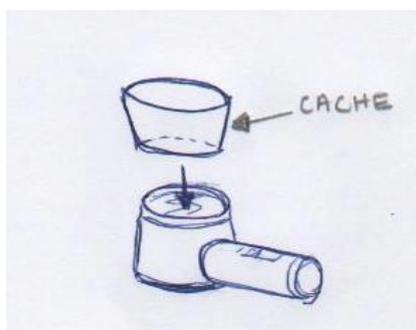
mode d'emploi...

1) LE MATERIEL :

TRIPMASTER : S'il est une discipline en rallyes historiques où le "trip" n'est pas indispensable, c'est bien le carto ! On le verra plus loin, si le copilote annonce comme il faut les carrefours, mais aussi les virages et tous les points de repères visuels, il doit savoir précisément où il se trouve et donc pouvoir s'en passer. Si vous en avez un à bord, c'est juste un petit plus.

LA LOUPE ECLAIRANTE : Là en revanche, c'est l'outil principal du navigateur en carto ! Plusieurs solutions s'offrent à vous : L'achat d'une loupe performante et toute faite (<http://www.donbarrow.co.uk/>) Ce matériel vaut environ 110 à 120 Euros.

Autre solution, une loupe éclairante "de lecture", chez les opticiens. Il en existe de différents diamètres, prenez en une de 80 à 100mm. Là, ça ne



devrait pas dépasser les 25 ou 30 Euros. Si elle est à leds, pas de souci, sinon, il est préférable de la transformer en 12V pour ne pas être tributaire de l'usure (rapide) des piles. Ensuite, si vous voulez vous éviter les réflexions du pilote qui pourra avoir la lumière ou les reflets dans l'œil, filez au rayon crèmes fraîches ou fromages blancs de votre hyper. Vous trouverez bien un pot du d'un diamètre approchant celui de votre loupe. Découpez en le fond, et collez le pot sur le dessus de la loupe comme

indiqué sur le croquis.

Dans les deux cas, il est souhaitable de placer, collé sous votre loupe, un transparent avec une échelle graduée, très pratique pour relever des distances. Une croix graduée en mm, des repères à chaque cm, d'autres plus gros tous des 2 cm, puis si possible, des cercles concentriques tous les 2 cm. Ainsi, après quelques minutes d'adaptation, vous pourrez indiquer des distances au 50 000ème (1cm = 500m, 2cm = 1 km) ou au 25000ème (2cm = 500m)

N'oubliez pas enfin que tout matériel peut, un jour, tomber en panne... Ayez une autre source d'éclairage dans la voiture !

LA POCLETTE PETIT MATERIEL : Dans une trousse d'écolier, regroupez :

Des feutres de traçage, fins, couleurs claires, (rouge, orange, bleu, vert...)

Plusieurs stylos bille (ça se perd très facilement dans l'auto, de préférence dans la glissière du siège, là où il est difficile de le récupérer... !)

Une paire de ciseaux et du scotch

Des feutres surligneurs fluo.

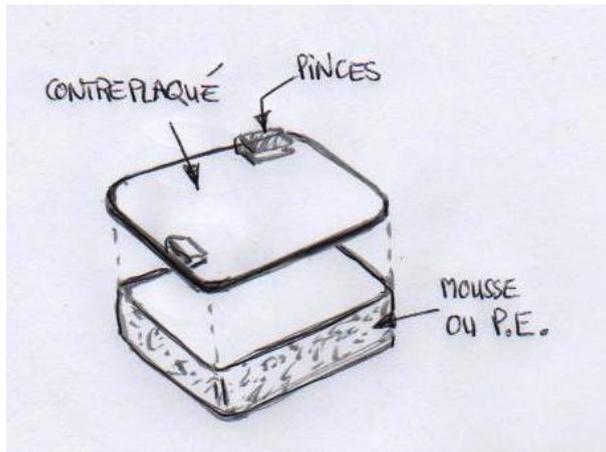
L'HORLOGE / CHRONO : L'idéal, la "Big Digit", en vente chez les accessoiristes par correspondance.

Affichage de grande taille, heure (ne pas oublier de la caler sur celle de l'organisateur) et chrono visibles en même temps. (exemple, 39€ chez GT2i)

A défaut, tout autre système, montre et chrono distincts, peut être utilisé.



LA TABLETTE : Le support indispensable et pas cher ! Vous pouvez la confectionner vous-mêmes.



Déterminez sa taille (30x40cm par exemple), et réalisez la dans un matériau pas trop fin, évitez l'alu d'un ou deux mm, c'est dangereux, préférez du contreplaqué de 8 ou 10mm. Arrondissez bien les 4 angles pour éviter de vous blesser en cas de choc.

Fixez une ou deux pincettes sur la planchette. L'une recevra le carnet de bord, grille des CP sur le dessus (pratique quand on roule), l'autre si vous en avez deux, le calque de l'étape (pour le trouver tout de suite au cas où une vérification s'imposerait...)

Si vous aimez avoir la tablette pas très loin de vos yeux, ou pour éviter les secousses, collez dessous un coussin de

mousse assez dense ou du polystyrène expansé....

LA LAMPE FRONTALE : On en trouve désormais à des prix très abordables. Ne faites pas cette économie, elle sert à tout, en cas de panne pour en rechercher l'origine sous le capot, pour consulter de nuit les documents de bord, pour tracer, pour pallier à une éventuelle panne de votre loupe etc....



Dernier petit détail... La Cocculine est ce que nous avons trouvé de mieux pour ceux qui ont l'estomac fragile, et de plus, elle n'engendre pas la somnolence constatée avec d'autres produits contre ce genre de désagrément !

2) ORGANISATION A BORD :

LE ROLE DE CHACUN : C'est au **pilote** qu'il revient de repérer et annoncer les CP. Le copi a les yeux dans sa carte et ne peut qu'occasionnellement les voir. Demander ensuite confirmation de l'inscription sur le carnet de bord (si le copi ne le fait pas). C'est très important. Son rôle ne se limite pas à ça... il doit annoncer toutes les choses utiles que son navigo n'aurait pas indiquées, les routes ou chemins importants croisés, il doit aussi essayer de repérer les chemins parallèles, les carrefours comportant des triangles, virages rectifiés, qui ne sont pas forcément indiqués sur la carte. C'est d'une collaboration de chaque instant que naît un bon équipage...

Le **copilote**, bien sûr, annonce, et cela fait l'objet d'un autre chapitre. Il confirme aussi avoir bien noté les CP indiqués par le pilote. Outre l'itinéraire à emprunter, il peut aussi renseigner le pilote sur l'avance ou le retard éventuel. Là encore, on verra un peu plus loin comment procéder.

C'est lui qui règle l'allure de l'auto : Dans un village pas évident, il demande de passer au pas, lorsqu'il n'y a rien de particulier, de rouler, de dépasser ou non un concurrent rejoint en fonction de ce qui arrive derrière, pièges ou au contraire ligne droite.

Attention à ne pas vous laisser aller aux remarques acerbes à bord. Le pilote, toujours impatient, n'aimant pas s'arrêter et attendre, peut ainsi mettre sans le vouloir vraiment, une pression énorme sur son copi, ce qui ne va pas arranger les choses, c'est sûr ! Au prochain doute, il n'osera pas dire de s'arrêter, et les CP peuvent tomber... Il vaut mieux motiver, encourager qu'engueuler !

Quelques tuyaux :

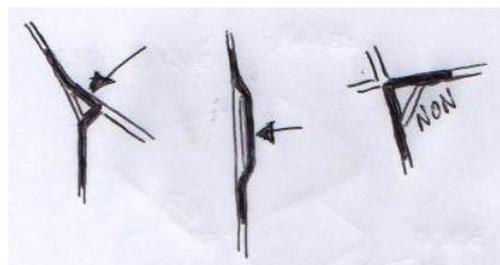
► Ne pas noter tout de suite les CP rencontrés si vous avez le moindre doute, les inscrire sur le côté de la carte ou un post-it prévu pour cela. Souvent, il y a des parcours différents pour deux catégories dans un même rallye, et les CP peuvent être communs,ou destinés à l'un ou à l'autre seulement...

- ▶ Ayez toujours un stylo d'avance à un endroit précis, celui qui vous sert à noter les CP vous échappera un jour ou l'autre, et ces Messieurs les pilotes n'aiment pas le... "arrête toi, j'ai paumé mon stylo" !
- ▶ De même, en cas de vérification de tracé à faire, évitez d'avoir à fouiller sous le siège pour retrouver ce "p.... de calque" !
- ▶ L'instant où vous quittez la carte des yeux et soulevez la loupe pour noter un CP est toujours un moment chaud ! Un petit repère cochant l'endroit où vous vous trouvez juste avant de noter le CP peut vous permettre de reprendre le fil plus rapidement...

3) LE TRACAGE :

L'un des grands moments... Tracas pour les uns, occasion déjà de débusquer quelques pièges pour les habitués, il faut y prêter beaucoup d'attention, le vérifier (ou le faire vérifier par votre pilote)

- ▶ Tracez au feutre clair, changez de couleur lorsque le tracé recoupe une voie déjà empruntée (ou prend la même), puis, un peu plus loin, revenez à la couleur initiale, à laquelle vous êtes habitué.
- ▶ Notez sur la carte les lettres correspondant au début de chaque segment du calque, ça facilitera son repositionnement en cas de vérification à chaud.
- ▶ Entourez les zones sensibles ou sujettes à un doute.



- ▶ Mettez des petites flèches indiquant la voie à prendre s'il y a risque de confusion.
- ▶ Mettez "non" lorsqu'un triangle n'est pas à faire, ça évitera d'avoir un doute en arrivant sur place...
- ▶ Vous pouvez aussi coller à côté d'une zone délicate, une gommette adhésive sur laquelle vous agrandirez les détails peu visibles. Attention toutefois à la coller à un endroit où elle ne

masquera pas un nom de lieu-dit, ou une route...

Une fois votre tracé terminé, si vous en avez le temps, coupez approximativement le tracé de votre étape en deux, puis chaque moitié en deux encore. Vous pourrez ainsi affecter à chaque segment le quart du temps alloué pour l'étape, et vérifier donc si au quart, à la moitié ou au trois quarts du parcours, vous êtes dans les temps, en avance ou en retard, en informer votre pilote, en tenir compte pour le temps à consacrer à la vérification sur les pièges...

Si le tracé forme un itinéraire à peu près cohérent pour aller d'un CH à un autre, mais qu'à un moment, il s'en écarte avant de revenir, méfiance.... C'est rarement pour rien, entourez !

4) LES ANNONCES :

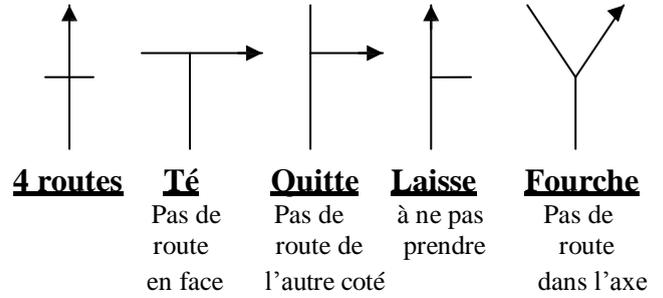
C'est le morceau de choix ! De leur précision dépendra votre course.... Pour chaque **changement de direction**, il faut si possible annoncer :

- ▶ Une distance approximative
- ▶ Le type de carrefour (chaque type a un nom bien codé)
- ▶ L'angle de la route à emprunter (ça évite bien des confusions)
- ▶ Le détail qui aide bien !

Exemple : « à environ 400 mètres, 4 routes à droite en léger retour devant le cimetière puis tout de suite, courbe à gauche.. »

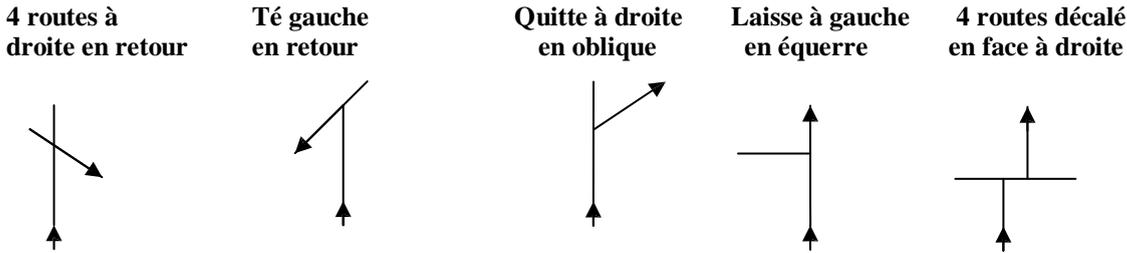
Comment manquer cette route ? La distance évaluée, le genre du carrefour, l'angle et les petits détails qui permettent de s'assurer qu'on est bien sur la bonne route y sont !

Les grandes familles de carrefours

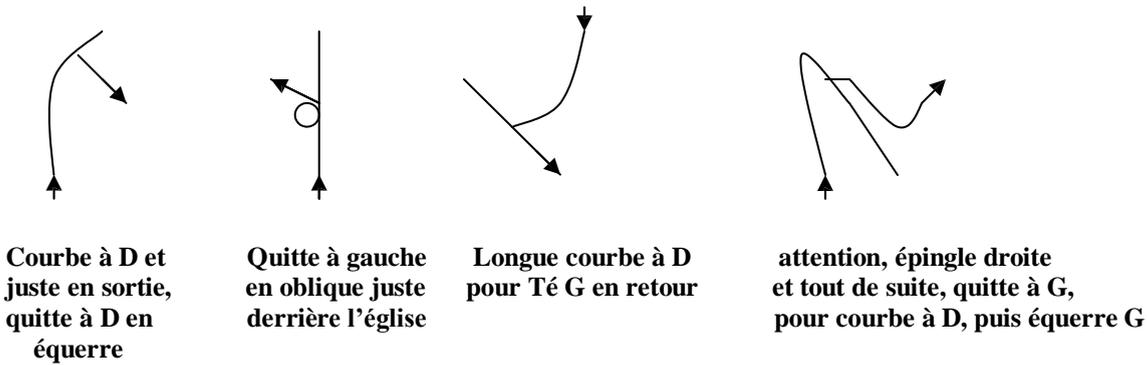


comme indiqué précédemment, il faut ajouter **l'angle** pour éviter les sources d'erreur de carrefour et aider le pilote.

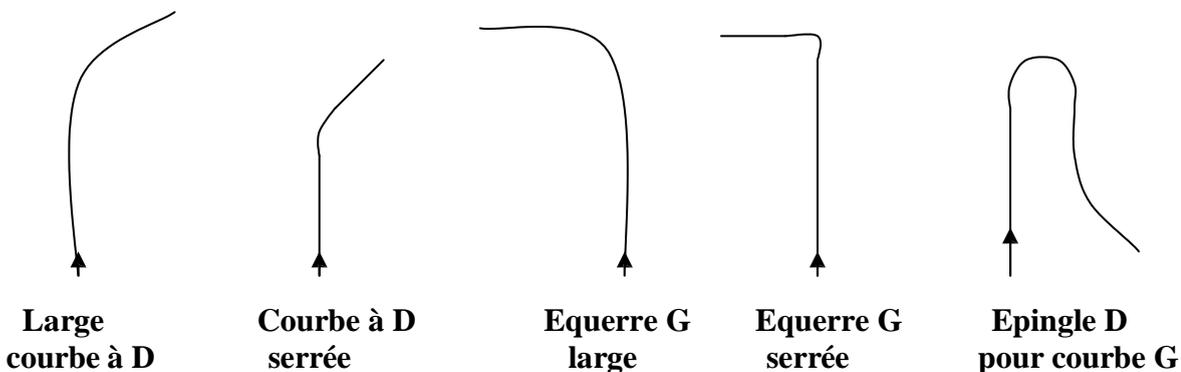
Ainsi, les annonces deviennent :



Ensuite, il faut "enrichir" l'annonce des détails importants :



De la même manière, pour suivre sa progression, permettre au pilote de rouler en sécurité à un rythme convenable, il est souhaitable **d'annoncer les virages du parcours**. Le code est à mettre au point entre vous, voici des exemples...



On peut aussi être efficace en annonçant le virage qui vient par rapport au précédent : exemple : « légère courbe gauche pour courbe droite plus serrée »

Et puis, il y a tous les autres repères... On en trouve énormément qui sont utilisables sur une carte, églises, cimetières, calvaires, châteaux d'eau, ponts, passages à niveau, cours d'eau, maisons isolées, lisières de forêts ou bosquets, lignes à haute tension etc etc..... Certains ne sont toutefois utilisables que de jour, d'autres que si le tracé est à reporter sur des photocopies couleur.

Ne négligez pas les corrections ! Prendre un CP sans savoir où, comment, pourquoi, c'est perdre une grosse occasion de s'améliorer. Les discussions entre copis à un CH sont instructives, les corrections affichées par l'organisateur aussi. Savoir si l'erreur vient du traçage par exemple, est primordial...

S'entraîner, c'est facile... Chez vous, tranquillement, tracez un petit parcours sur une carte au 50000^{ème}, et décrivez la route comme si vous l'annonciez à votre pilote, en essayant d'utiliser les codes, les détails.

Cette petite présentation n'est pas exhaustive, mais peut vous permettre d'aborder ces rallyes cartographiques avec quelques atouts en mains. Le flair, lui, ne s'acquiert qu'avec l'expérience, et si possible, l'expérience ensemble, avec le même pilote. Bons rallyes à tous !

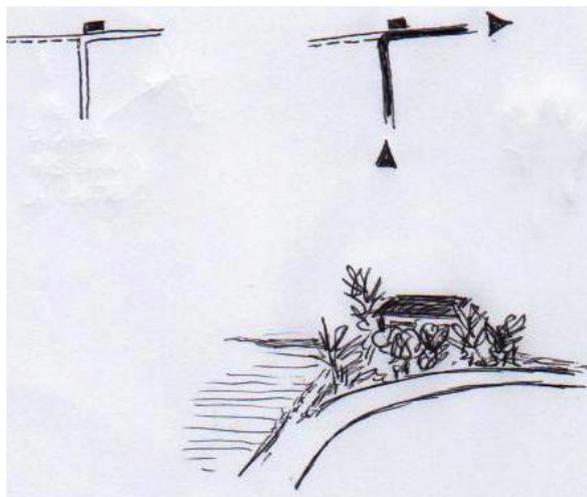
QUELQUES PIEGES CLASSIQUES :

Les "triangles" ne sont pas tous présents sur la carte, et parfois rien n'indique, au tracé, que vous allez rencontrer ceci :

la carte

après tracage

en fonction du terrain (en bas) deux solutions :



1) l'annonce précise « équerre droite **serrée** » ou mieux, très précise « équerre droite **serrée, juste devant la maison, on laisse un chemin à G** ».

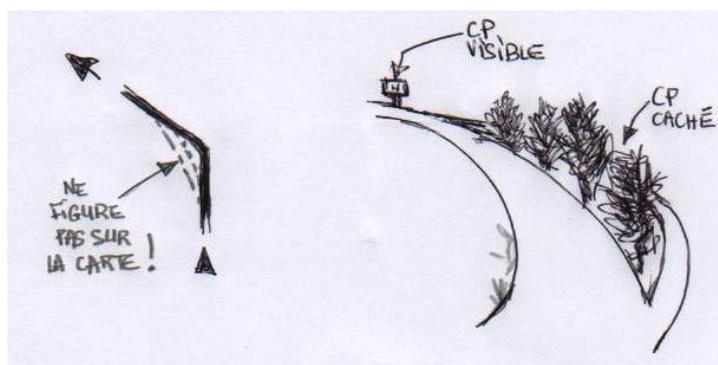
2) ou...ressortir le calque pour voir si le tracé était bien à angle droit serré ou arrondi....

Il faut bien entendu quitter la route, prendre le chemin en face, puis en équerre D juste devant la maison... Bien évidemment, l'annonce précise ou très précise est préférable, elle fait gagner un temps précieux !

La route rectifiée, ...avec CP de fermeture !

La carte tracée

le terrain



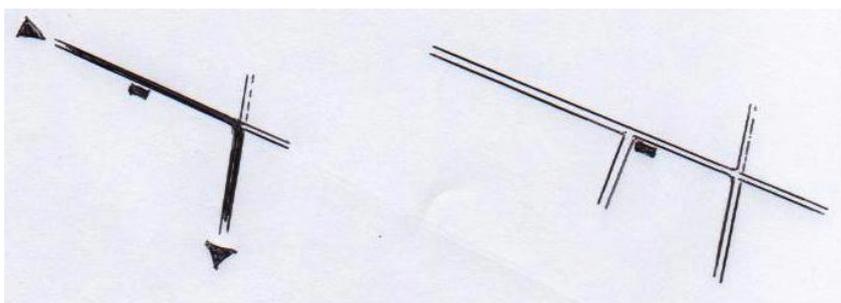
Pas facile de savoir si le tracé vous incite à passer dans l'ancienne route ou pas, d'autant que la nouvelle ne figure pas sur la carte, mais la présence de ce CP en sortie de ce virage avec possibilité de contourner la courbe doit vous alerter... Vérifiez (carte, calque) si le tracé du virage vous semble correspondre à l'ancienne, ou à la nouvelle route !

Autre avantage de la "note très précise" :

Toutes les routes ne figurent pas sur la carte de référence. Ainsi, après une ligne droite de plusieurs kilomètres, vous devez prendre la petite route à droite indiquée sur la carte....

Carte après tracage :

en réalité, le terrain :



L'annonce à éviter : « Tout droit environ 4 km (sans trip, avec la loupe graduée) et tu prends à droite »

Déjà mieux : « Environ 4 km et tu **quittes** à D **légèrement ouvert** »

La bonne annonce : « A environ 4km, **quittes à D légèrement ouvert, chemin en face sur la gauche** » (ou encore mieux, un peu après la maison, tu quittes, etc ...)