

Les rallyes de NAVIGATION :

Pour faire simple, au contraire des rallyes de régularité ou cartographiques purs, ces épreuves peuvent présenter ces deux techniques sur une partie du parcours, mais ce ne sont que des éléments parmi d'autres pour l'établissement du classement. Ici, le principal, c'est le respect du parcours, et le moins qu'on puisse dire, c'est que les organisateurs sont un peu espiègles, et les road-books présentent des aspects très variés

Le jeu est donc de comprendre, de s'adapter à ces documents pas exempts de pièges et c'est ce qui fait l'intérêt de ces rallyes.



Voitures : Contrairement à la régularité, où une auto offrant un minimum de performances est un atout non négligeable, il est possible de faire de très bons résultats avec une petite cylindrée, une voiture de 40 ou 50 ans ! Il n'est pas étonnant dans ces conditions de voir davantage de ces autos rejoindre ces disciplines, où le « matériel essentiel » se trouve installé sur les deux sièges !

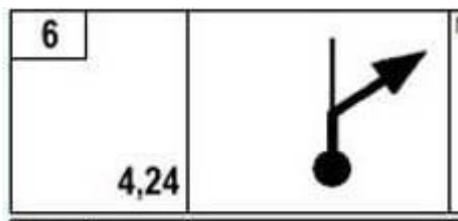
Équipement : Un bon tripmaster est très précieux, mais pour le reste, un cadenceur est souvent inutile (et plus souvent encore interdit !), mais on peut faire de belles choses avec un simple compteur de vélo, voire avec son compteur kilométrique pour peu qu'on ait au préalable relevé le pourcentage d'erreur qu'il présente. Une petite table de correspondance et c'est parti !

Les différentes techniques utilisées : Impossible d'en dresser une liste exhaustive, mais les grands classiques sont :

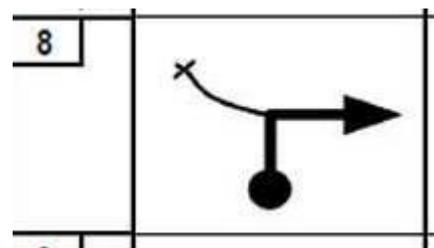
L'EXCLUSION DE TOUT DOCUMENT DE CERTAINES VOIES : C'est pratiquement toujours le cas, une route en sens interdit, interdite à tout véhicule ou sauf riverains, certains jours ou à certaines heures si vous êtes dans ce créneau, une impasse signalée par un panneau ou dont on voit qu'elle ne débouche pas, les chemins, toutes ces voies n'apparaissent sur aucun document et ne sont donc pas à prendre en compte, c'est comme si elles n'existaient pas !



LE FLECHE-METRE, la base, le « boule-flèche, le grand classique. Méfiance toutefois, un road-book peut les présenter parfois dans le désordre, il faut surveiller leur numérotation ! De même, alors qu'on s'habitue à une présentation boule en bas, on peut en glisser une avec la boule en haut, ou sur un coté. Il faut toujours penser que l'on va de la boule à la flèche et agir en conséquence. Il peut exister aussi des cases sans boule, ou sans flèche, mais il y a toujours un indice qui permet de s'en sortir

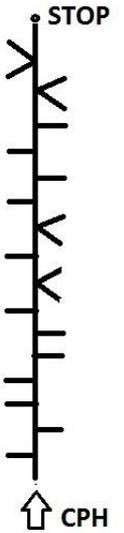


LE FLECHE NON METRE, Il faut bien regarder si le carrefour qui se présente ressemble bien à celui décrit dans la case. C'est aussi souvent utilisé pour des carrefours décomposés par exemple, chaque case correspondant dans ce cas à des segments de quelques dizaines de mètres



N°	Part/Tot.	Indication	Commentaire
9	3,55	A G	Chauvincourt
	10,25		

LES NOTES LITTERAIRES : Elles peuvent se présenter de diverses manières, comme par exemple « à D » (à droite). Dans ce cas, après le carrefour précédent, c'est la première voie utilisable qui se présente à droite qu'il faut emprunter. L'avantage pour l'organisateur, c'est de ne pas dévoiler de quel type de carrefour il s'agit (ça peut être un T, une fourche, un quatre routes, un « quitte à droite » etc.), ni d'en donner l'angle par une représentation graphique.



LE FLECHE ALLEMAND.

qui inquiète souvent, et pourtant, ce n'est pas très compliqué. Le principe est le suivant : un trait vertical représente votre « ligne de route » et des petits segments sur la droite ou la gauche indiquent les routes que vous devez laisser. Attention toute fois, un segment à gauche peut signifier : Que vous laissez effectivement une route à gauche, ou que vous prenez une fourche à droite (vous laissez ainsi une route sur votre gauche), mais aussi que vous quittez votre route en tournant à droite, laissant celle sur laquelle vous étiez comme une route à gauche etc. et il ne faut pas oublier, encore moins qu'ailleurs, que les routes interdites (voir plus haut) ne comptent pas !



LES CARTES TRACEES, A TRACER, A SEGMENTS OU A POINTS :

Exemple : Une petite carte vous est proposée, avec des points ou des segments à relier dans l'ordre, par l'itinéraire le plus court, sans passer deux fois ni couper une route déjà empruntée. Il faut tracer l'itinéraire et rouler en respectant la consigne.

LES CONTROLES :

Comme dans tous les rallyes où l'orientation est privilégiée, ils peuvent se présenter

sous la forme de :

CP panneaux, lettres ou chiffres sont à reporter dans l'ordre sur la grille du carnet de bord.

CP humains, où l'on tamponnera votre carnet de bord,

CP pinces, qui vous imposeront de descendre de voiture pour poinçonner votre carnet de bord, et enfin,

CH contrôle horaire en début et fin de secteurs pour vérifier si vous avez respecté les temps impartis.



Voilà un rapide aperçu des ces épreuves toujours très conviviales, ou la débrouillardise et le bon sens et l'improvisation priment sur le matériel. Quoi de plus réjouissant ?