



Le « Critérium Néckel Koob » n'est pas un rallye de vitesse, ni une compétition, mais un exercice de lecture de notes et d'orientation.

Le code de la route est à respecter scrupuleusement et nous vous demandons de rouler calmement, surtout près et dans les zones habitées.

Le conducteur doit être en possession d'un permis de conduire valable.

L'utilisation de GPS et tout autre système de navigation par satellite est interdit.

Tout équipage doit signer un „abandon de recours“ avant le départ.

Les chemins munis des panneaux suivants sont à considérer comme mur et ne sont pas repris dans le Roadbook, sauf pour information :



En plus les chemins, identifiés clairement par les caractéristiques suivantes



Boîte aux lettres



Barrière

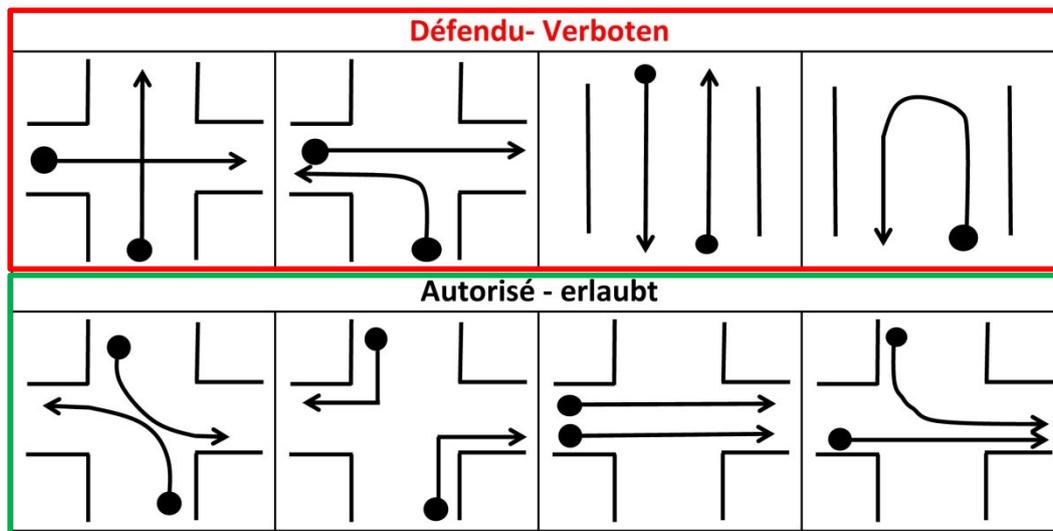


Portail

Ces Interdictions sont aussi valables quand les barrières ou portails sont ouvertes !!!!!!!!!

Il est interdit de se croiser et de rouler en sens inverse durant une étape.

EXCEPTION : Trait **vert** ou flèche **verte**, parking, regroupe, arrivée



Les contrôles de passage

Les contrôles de passage sont à noter sur la feuille de route dans le bon ordre.

Aucune Information ne peut être notée au crayon sur les carnets de contrôle ou feuilles de route.

Panneau de club: Fond blanc avec lettres ou chiffres noirs



Contrôle humain:



Le contrôle humain sera devancé de 20m d'un panneau jaune (entrée zone).



Dans cette zone il est interdit de s'arrêter ou de prendre marche arrière. La feuille de route est à présenter immédiatement au contrôleur. Le contrôleur apposera un cachet où bien paraphe sur votre feuille de route.

Contrôle cachet:



le concurrent devra apposer un cachet sur la feuille de route.

Les deux dernières lettres des panneaux d'entrée des villages/agglomérations que vous traversez sont à noter sur la feuille de route. (Panneaux que vous passez)



Au Luxembourg ces panneaux sont jaune&noir, noter les lettres du nom luxembourgeois des villages qui se trouve en deuxième nom sur les panneaux respectifs.



et en Belgique blanc&noir.

Seulement les panneaux de contrôle, les contrôles humains et les contrôles Cachet sur le côté droit en direction de conduite sont à considérer. (Comme tout autre signal, panneau, etc., concernant le code de la route du parcours).

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.

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, ...) que l'organisateur tient absolument à signaler, soit des changements de direction.

Schémas non métrés sans orientation

Le schéma sans orientation doit 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 clairement dans le road book.**

Topo avec point

Un topo avec un point dans la case signifie qu'il faudra le lire à l'envers (spiegelverkehrt)

Sur le fléché les flèches et points en **rouge** sont à prendre par le 2^{ème} chemin le plus court.

Exemples

Carte topographique	Fléché métré		Fléché non-métré	Fléché sans orientation	note littéraire
	Inter km				
	2,90				C t D
	0,35				Q D où bien Y à D
	0,15				C à G
	0,42				n 1 D
	1,20				C à D

LES CARTES

L'endroit où commence et finit l'exercice est bien spécifié.

Le trajet le plus court doit toujours s'envisager entre deux indications. Il n'est pas question de devoir envisager le parcours dans son ensemble pour estimer le chemin le plus court.

La carte fait toujours foie.

Seulement les chemins et routes à deux traits peuvent être empruntés



Le parcours ne peut jamais être tracé par un chemin de terre (un trait noir continu). Il est interdit de se croiser et de rouler en contre-sens durant une carte.

Carte tracée

La description est réalisée par un trait sur une carte topographique (1/10.000, 1/20.000, 1/50.000) Les endroits où commence et termine la lecture de carte sont bien spécifiés, des flèches peuvent être ajoutées pour confirmer la progression. Le parcours est seulement tracé sur des chemins existants sur la carte. Les cartes sont imprimées en 4 couleurs.

La carte muette

Le tracé est représenté par un trait. Il s'agit d'un décalque fidèle d'un parcours tracé sur une carte topographique (1/10.000, 1/20.000), mais sans indications des lieux, hauteurs, numéros des routes,.....

Le début de la lecture est bien défini. Le parcours est seulement indiqué sur des chemins existants réellement sur l'original.

Les étapes de régularité virtuelle (ERV)

- les ERV commencent à un point précisé dans le road book, une carte ou schéma.

En aucun cas la moyenne indiquée est à rouler réellement, il s'agit tout simplement d'un devoir de calcul.

- mettez votre compteur ou votre Trip à zéro

- a la fin de l'étape (ERV) le kilométrage parcouru dans la section doit être relevé et en fonction de la moyenne donnée, le temps idéal doit être calculé.

Exemple: kilomètres parcourus 14.45

moyenne donnée 25,0 km/h

Diviser les km par la moyenne: $14,45 : 25 = 0,578$

Multiplier par 60 pour obtenir les minutes: $0,578 \times 60 = 34,68$ minutes = 34

minutes

soustraire les minutes et multiplier par 60 pour obtenir les secondes $0,68 \times 60 = 40,8$ secondes soit **41 secondes**

Temps idéal: 14,45km divisé par moyenne donnée (25,0km/h) = 34'41"