



Règlement « Rando Par Monts et par Vaux »

1. Description de l'événement :

La Rando par Monts et par Vaux regroupe des catégories qui se distinguent par soit de la régularité soit de l'orientation. Le tracé se déroule de jour et emprunte des routes campagnardes et forestières. L'ensemble du parcours se fait sur route dite « ouverte » ce qui implique un respect strict du code de la route.

2. Timing de l'épreuve :

Informations complémentaires sur le site : www.randopmpv.eu (onglet Docs&Tips)

3. Catégories :

3.1. Randonneur :

Tracé en mode balade pour les débutants, roadbook fléché métré, parcours de 180km en 100% asphalte

Nombre de places disponibles : 10 // Montant de l'inscription : 170,- CHF

Informations complémentaires sur le site : www.randopmpv.eu (onglet Catégories)

3.2. Challenger :

3.2.1. Challenger « orientation » :

Catégorie pour les amateurs de l'orientation, roadbook fléché métré et non métré, fléché allemand, carte à tracer, quelques astuces, parcours de 185km en 100% asphalte

Nombre de places disponibles : 18 // Montant de l'inscription : 195,- CHF

Informations complémentaires sur le site : www.randopmpv.eu (onglet Catégories)

3.2.2. Challenger « régularité » :

Parcours de 185km en 100% asphalte agrémenté de 9 zones de régularité, roadbook fléché métré et non-métré, carte à tracer

Nombre de places disponibles : 35 // Montant de l'inscription : 250,- CHF

Informations complémentaires sur le site : www.randopmpv.eu (onglet Catégories)

4. Engagement :

4.1. Dates d'inscription :

- ouverture des inscriptions : 10/12/2024

- clôture des inscriptions : 18/05/2025

- un délai supplémentaire pourra être mis en place si le nombre d'engagement par catégorie n'est pas atteint.

4.2. Engagement :

Les participants trouveront le formulaire d'inscription sur le site internet de l'épreuve au format pdf, qui peut être transmis par email à l'adresse inscription@randopmpv.eu . Ou via le lien vers le formulaire online proposé dans l'onglet de chaque « Catégories »

4.3. Modalités de paiement :

Le montant de l'engagement peut être réglé par virement sur le compte
CH51 8080 8003 4853 9086 7
Swift : RAIFCH22XXX

OU

FR76 1250 6200 7156 5344 0217 738
Swift : AGRIFRPP825

Au nom de :

Thierry Lux
Rue des Sonnailles 4 // 25370 Les Hôpitaux-Vieux (France)

OU

Via l'application TWINT (Suisse seulement) au numéro +41 79 488 70 32

Communication du paiement : Nom pilote + Nom copilote + Catégorie

L'inscription est validée au moment de la réception du paiement

5. Véhicules :

5.1. Véhicules admis :

La Rando par Monts et par Vaux est ouverte à toutes les voitures immatriculées, assurées et conformes aux règles et lois en vigueur. La préférence sera donnée, si le nombre d'engagés est atteint, aux véhicules d'avant 1999 ainsi qu'aux concurrents ayant déjà pris le départ de précédentes éditions.

5.2. Refus de participation :

L'organisateur dispose du droit de refuser n'importe quelle voiture au départ de l'épreuve. Aussi bien pour des raisons de sécurité, de diversification du plateau, que pour toute autre raison afin de garantir la pérennité de l'épreuve.

6. Organisation :

Thierry Lux – 4, rue des Sonnailles à 25370 Les Hôpitaux-Vieux (France)

7. Contrôle administratif :

Le jour de l'épreuve, les concurrents se présenteront au secrétariat pour valider leur arrivée. Les documents relatifs à l'inscription de l'équipage et du véhicule seront visés par l'organisateur.

Documents :

- carte grise du véhicule engagé
- abandon de recours signés par l'équipage
Disponible sur le site : www.randopmpv.eu (onglet Docs&Tips)
- caution Tripy (catégorie Challenger)
Disponible sur le site : www.randopmpv.eu (onglet Docs&Tips)

8. Déroulement de l'épreuve :

8.1. Départ :

- la liste de départ avec l'heure idéale de chaque voiture sera affichée au tableau officiel, dans la Grande Salle du Battoir
- le départ sera donné de minute en minute
- l'heure officielle est celle de Tripy

8.2. Carnet de contrôle :

- au départ de chaque section, l'équipage recevra un carnet de contrôle
- le carnet sera présenté par l'équipage aux différents contrôles humains. L'heure de passage y sera inscrite par le commissaire.
- l'inscription de l'heure de passage est sous l'entière responsabilité de l'équipage
- au départ des Contrôles non humains, le concurrent inscrira lui-même son heure de passage dans la case correspondant à son heure réelle de départ

8.3. Contrôle horaire (CH) :

- ouverture des contrôles, 15 min avant l'heure idéale du premier concurrent
 - fermeture des contrôles, 30 min après l'heure idéale du dernier concurrent
 - la zone de contrôle est matérialisée par un panneau jaune (zone IN) et un panneau rouge (zone OUT).
 - La distance entre les panneaux est de 100m. Le véhicule doit toujours être en mouvement une fois entré dans la zone de contrôle
le véhicule avec l'équipage est autorisé à entrer dans la zone de contrôle, dans la minute de son heure de pointage.
 - au contrôle horaire humain, l'heure idéale du concurrent y sera inscrite au moment de la remise du carnet de contrôle au commissaire
 - l'heure de pointage appartient à la seule responsabilité de l'équipage
- Exemple : heure idéale 12:42:00
Pointage entre 12:42:00 et 12:42:59 pas de pénalisation
Pointage avant 12:42:00 pénalisation pour avance
Pointage après 12:42:59 pénalisation pour retard

8.4. Contrôles :

L'unique fonction de ces contrôles est de constater le passage du concurrent et/ou de faire en sorte qu'il ralentisse ou s'arrête

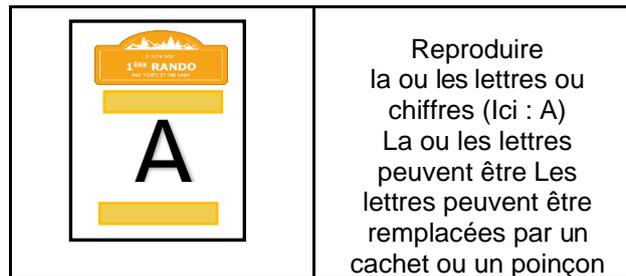
8.4.1. Contrôles de passage (CP) :

Les contrôles de passage sont matérialisés sous forme d'un panneau au format A4 (maximum) et représentent soit des lettres, soit des poinçons à indiquer sur la feuille de route.

Dans des endroits spécifiques, quand la taille standard rendrait trop visible les panneaux sans que le concurrent n'emprunte la bonne route (cas de décomposé) ; la taille du panneau pourra être réduite (12x15cm) mais dans tous les cas ils devront rester lisibles.

Seuls les CP placés à droite dans la marche de l'itinéraire sont à relever.

Exemple de CP à relever :



8.4.2. Contrôles de passage humains (CPH) :

Des CPH peuvent être déployés le long du parcours. Ils seront signalés par des panneaux spécifiques reprenant l'abréviation CPH. A ces CPH, chaque équipage doit s'arrêter pour faire apposer un visa (tampon) sur sa feuille de route.

8.5. Chronométrage :

Le système de chronométrage pour la catégorie Challenger uniquement est de type Tripy est managé par la société JB Time Concept Sàrl

8.6. Epreuve de régularité (RT) :

- l'équipage recevra au départ du CH01 un cahier avec l'ensemble des tables des moyennes pour chaque RT.
- les changements de moyenne sont compris dans les tables.
- dans les tables de moyennes, pour les cases grisées, il n'y a pas de prises de temps
- l'équipage devra autant que possible se maintenir aux moyennes reçues, jusqu'à l'arrivée de la RT
- il peut y avoir plusieurs prises de temps dans le même tronçon de régularité
- les tronçons de régularité se feront en **mode Free Start** indiqué clairement dans le roadbook
- les contrôles de temps secrets pourront se situer à partir de 400 m après le départ de la RT ainsi que dans les agglomérations
- si vous êtes en retard à la fin d'une RT, vous ne devez pas récupérer ce retard pour le "Free Start" ou le "Start" de la RT suivante, Tripy enregistre chaque fois votre heure de départ réelle. Au départ d'une RT, toujours partir à la minute exacte, ex : 11:05 :00 et non 11:05 24 etc.

8.7. Contrôle de vitesse :

Le respect du code de la route est impératif

Dans le roadbook, des zone « Speed Control » clairement indiquées, la vitesse sera contrôlée en instantané par le système Tripy

Une tolérance de 5km/h est prise en compte avant d'appliquer des pénalités.

Si une zone « Speed Control » se trouve en RT, il n'y aura pas de de contrôles de temps secrets dans ces zones et jusqu'à 400m après la fin d'une zone « Speed Control ».

8.8. Coefficient d'âge :

Un coefficient (AC) est attribué à chaque véhicule selon son année de mise en service. La base est l'an 1900, seuls les 2 derniers chiffres de l'année seront la base du coefficient.

Exemples : 1968 \Rightarrow AC=0.68 2007 \Rightarrow AC=1.07

Le coefficient n'entre que dans le calcul des pénalités de retard sur les CH ou les RT. Pas de pénalités de ce type ne sera calculée sur les contrôles de passage (art. 8.4.1. et art 8.4.2.)

9. Systèmes de lecture :

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

9.2. Schémas non-métrés :

9.2.1. 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.

9.2.2. Schémas non-métrés sans orientation :

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 doit être signalée par une mention claire dans le road book

9.3. Notes littéraires :

9.3.1. Définition :

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.

9.3.2. Catalogue exhaustif des abréviations :

Abréviation	Description
C à G	Carrefour à Gauche
C à D	Carrefour à Droite
T à G	T à Gauche
T à D	T à Droite
N 1 (2,...) G	Négliger une (deux,...) Gauche
N 1 (2,...) D	Négliger une (deux,...) Droite
Q G	Prendre la 1 ^{ère} route à Gauche (Quitter Gauche)
Q x ^e G	Prendre la x ^{ème} route à Gauche (Ex : Q 3 ^e G – Quitter 3 ^e à Gauche)
Q D	Prendre la 1 ^{ère} route à Droite (Quitter Droite)
Q x ^e D	Prendre la x ^{ème} route à Droite (Ex : Q 3 ^e D – Quitter 3 ^e à Droite)
Y à G	« Y » à Gauche
Y à D	« Y » à Droite
(T)	Chemin empierré ou en terre
(A)	Rampe d'autoroute
(E)	Bordiers autorisés ou voie sans issue

9.4. Les cartes topographiques :

9.4.1. Carte tracée :

La description du parcours est réalisée par un trait à suivre sur une carte Swiss Topo 1/25.000. Cette description doit être sans équivoque : l'organisateur veillera à bien spécifier l'endroit où commence la lecture de carte et des flèches 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. Les cartes seront obligatoirement des copies couleur et le trait sera de couleur rouge. Lorsque le tracé emprunte une route nationale, représentée en rouge, des flèches confirmeront la route à suivre.

9.4.2. Carte à tracer :

La carte au format Swiss Topo 1/25.000 montrera les points d'entrée et de sortie du parcours à réaliser. Sur une feuille annexe, les concurrents trouveront l'ensemble des points à relier les uns aux autres par le chemin le plus court sans jamais se croiser (sauf si annoncé lors du briefing) ou revenir sur ses pas.

Des flèches pourront être ajoutées pour confirmer le sens de progression ; le parcours ne peut être tracé que sur des chemins existants sur la carte.

9.4.3. Carte muette :

La carte muette est le décalque fidèle reproduite sur une feuille blanche d'un parcours préalablement tracé sur carte. Le trait ainsi constitué est obligatoirement de couleur noire. Vu les difficultés inhérentes à ce type de tracé, les règles suivantes doivent être respectées scrupuleusement :

- si la carte muette est réalisée à partir d'une carte 1/50.000e, les entames des carrefours et des routes adjacents au parcours doivent être reproduits dans tous les cas.
- si la carte muette est réalisée à partir d'une carte 1/25.000e ou 1/20.000e, les entames des carrefours et des routes adjacents au parcours doivent être reproduits uniquement dans les agglomérations. Par agglomération, il faut comprendre un groupe d'habitations dont l'entrée est signalée par le signal routier début d'agglomération et la sortie par le signal fin d'agglomération.

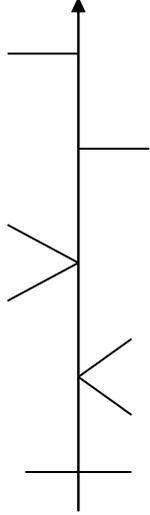
Rappelons que ces signaux imposent une vitesse maximale de 50 km/h.

9.5. Le fléché allemand ou arête de poisson :

9.5.1. Définition :

Le fléché allemand est constitué d'un trait rectiligne sur lequel les situations rencontrées sont décrites une à la suite de l'autre. Contrairement aux schémas ou aux notes littéraires, le fléché allemand n'indique pas l'itinéraire à suivre, mais plutôt celui que le concurrent ne doit pas suivre. En effet, chaque situation décrite de part et d'autre du trait continu sont des routes qu'il ne faut pas emprunter. Signalons également que les traits sont reproduits sans orientation.

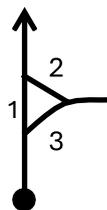
9.5.2. Tableau des situations rencontrées :

Représentation	Lecture	Signification
	Négliger une gauche	- Soit négliger une route à gauche. - Soit prendre la première à droite. - Soit T à droite.
	Négliger une droite	- Soit négliger une route à droite. - Soit prendre la première à gauche. - Soit T à gauche.
	Négliger un K à gauche	- Soit négliger un K (deux routes avec le même point de départ) à gauche. - Soit carrefour à droite.
	Négliger un K à droite	- Soit négliger un K (deux routes avec le même point de départ) à droite. - Soit carrefour à gauche.
	Carrefour tout droit	Carrefour tout droit

9.6. Schéma fermé :

Un schéma fermé doit toujours être parcouru de la boule à la flèche par le chemin le plus court, dans sa globalité.

Exemple :



Pour parcourir cette figure par le chemin le plus court, vous devez parcourir les côtés du triangle de la manière suivante : 1, 2, 3, 1. Si vous choisissiez de tourner dans le sens anti-horaire, vous obtiendriez la suite 3, 2, 1, 3, 2. Cette suite vous fait parcourir un côté du triangle en plus et est donc plus longue.

10. Pénalités :

10.1. Départ refusé :

- véhicule non conforme aux règles du code de la route
- contrôle administratif non validé
- non-paiement de l'entièreté des frais de participation
- reconnaissance préalable du parcours

10.2. Exclusion :

- perte, falsification ou altération du carnet de contrôle
- bloquer le passage intentionnellement aux autres concurrents
- se comporter de manière incompatible avec le fair-play
- excès de vitesse dépassant de plus de 100% la vitesse maximale autorisée
- conduite dangereuse

10.3. Pénalités :

Points	Coeff. appliqué	Description
100		CP manquant ou supplémentaire
200		CPH manquant ou supplémentaire
100		Rature sur une feuille de route
200		Ouverture enveloppe fléché de substitution (Randonneur)
120		Par minute d'avance au CH (Challenger)
60	x AC	Par minute de retard au CH (Challenger)
2		Par seconde d'avance en RT (Challenger)
1	x AC	Par seconde de retard en RT (Challenger)
2000		Tentative de fraude
3000		Feuille de route ne respectant par l'ordre chronologique prévu ou rendue vierge (forfait)

11. Réclamations et appels :

- Les réclamations écrite et individuelle seront prises en compte
- Les cas seront traité en français

12. Classements :

- A l'issue de l'épreuve, des classements seront établis par catégorie
- En cas d'ex-aequo, la victoire reviendrait à la voiture la plus ancienne, puis à la plus faible cylindrée si l'égalité substerait

13. Trophées :

- Des trophées seront décernés aux podiums de chacune des catégories