



13^{ème} Ronde de Chambrille Historique

31 août 2025

Briefing écrit

Rappel : afin que tous les participants naviguent sur un même pied d'égalité, tous les appareils permettant d'afficher une **cartographie de suivi du terrain géolocalisée** (que ce soit sur GPS, smartphone, tablette, ou tout autre système) **sont formellement interdits**.

Les contrôles inopinés qui seront effectués pourront être invisibles, et sans vous demander de vous y arrêter. Ils seront sans appel. Tout contrevenant se verra exclu de la Ronde.

Les secteurs en cartographie utilisent des cartes IGN 1/25 000^e, échelle tout à fait compatible avec une navigation uniquement à la carte.

Sécurité :

- rappel : un extincteur de 2kg minimum en cours de validité, deux gilets fluorescents, un triangle de pré-signalisation
- aucun jerrican de carburant ne doit être à bord du véhicule durant toute la randonnée. Possibilité de ravitaillement à mi-parcours.

N° concurrents : aux vérifications administratives, vous recevrez un autocollant portant votre N° de participant, cet autocollant devra être apposé sur le coin supérieur de votre pare-brise côté passager.

N° de tél à joindre en cas de problème rencontré sur le parcours :

Jacques PHELIPPEAU : 06 07 11 59 81

Jean-Marie CAROF : 06 70 37 76 93

1. Horaires de la Ronde

Samedi : Ouverture des vérifications administratives et techniques de 17h à 19h

Dimanche :

- Poursuite des vérifications administratives et techniques : 8h00 à 9h15
- Briefing concurrents : 9h25
- Etape 1 : départ 1^{ère} voiture 9h45, arrivée à partir de 12h00
- Etape 2 : départ 1^{ère} voiture 13h30
- Arrivée finale à La Mothe-St-Héray : à partir de 16h30

Note : Les participants à la Balade prendront le départ de chaque étape après les concurrents de la Ronde.

2. Présentation du Carnet de contrôle

A chaque départ d'étape, un Carnet de contrôle vous sera donné. Il comportera :

- Les temps idéaux entre Contrôles Horaires
- des cases de pointage aux différents **Contrôles de Passage (CPs)** de l'étape

Voir l'exemple ci-contre →

a) Contrôles Horaires (CHs) :

A chaque départ de section, un contrôleur inscrira votre heure (heure, mn) de départ.

Le temps idéal pour parcourir chaque section, y sera mentionné.

A votre arrivée au Contrôle Horaire de fin de section, un contrôleur inscrira votre heure d'arrivée (heure, mn).

32	33	34	35	36	37	CPs	1
31							2
30							3
							G
29							4
							8
28							F
27							5
							OK
26							6
							7
25							8
							M
24							9
							10
23							11
							T
22							12
L							VU
TU							
P							
21							
20							
D	I	5	C	Pince	A	9	G

11^{ème} Ronde de Chambrille

Etape 1

EXP

Heure de départ - CH1 :

Temps idéal CH1 → CH2 : **0h50**

Réservé calcul concurrent :

Heure d'arrivée - CH2 :

Heure de départ - CH3 :

Temps idéal CH3 → CH4 : **0h40**

Réservé calcul concurrent :

Heure d'arrivée - CH4 :

Retard cumulé maximum autorisé en fin d'étape 1 (CH2 + CH4) : **30 mn**

Correction

CP - : CP + : CH2 : mn

CH4 : mn

Panneaux de signalisation :



10 à 20 m avant le poste de CH : JAUNE



puis à l'emplacement du poste : ROUGE

Pointage aux Contrôles Horaires : la voiture peut rentrer dans la zone de contrôle (passer le panneau jaune et se présenter au panneau rouge) dans la minute de l'heure idéale de pointage ou dans la minute précédente, le commissaire inscrira l'heure à laquelle vous lui **présenterez votre carnet**.

Pour pointer à « 0 » au CH, vous devez pointer durant la minute de l'heure idéale : pour un pointage à 15h30, vous devez présenter votre carnet entre 15h30'00" et 15h30'59"

Attention le pointage en avance est pénalisé avec un coefficient supérieur au pointage en retard.

Le pointage en avance sera pénalisé tout au long du rallye, même au CH d'arrivée finale.

Dans le but d'éviter des retards trop importants qui perturberaient grandement le bon déroulement de la Ronde (rotation des équipes de bénévoles en poste sur le parcours, pause du midi, remise des prix) un temps maximum de retard en arrivée d'étape sera mentionné sur le carnet de contrôle :

- *c'est le temps de retard maximum autorisé en fin d'étape : cumul des retards à chaque CH de l'étape.*
- *pénalité de 1000 pts pour dépassement de ce temps maximum, + 200 pts pour chaque mn supplémentaire, puis pénalité de 10000 pts s'il est dépassé de plus de 10 mn.*

Afin de vous aider à éviter les retards :

- *les TIPs (cf §4) sont une indication du tableau de marche idéal*
- *quelques temps de passage idéaux seront mentionnés dans les colonnes de droite des fléchés du road-book (ces temps idéaux sont relatifs au CH de début de la section en cours)*
- *la localisation des débuts de secteur et des CHs d'arrivée sont mentionnées sur la carte d'ensemble de l'étape, en page de garde de chaque road book, vous permettant ainsi de vous recalculer ou de couper au plus court en cas de retard trop important.*

b) Contrôles de Passage (CPs)

3 types de contrôles de passage (toujours placés à la droite de la voie que vous devez emprunter) :

- CP panneau : pas de pré-signalisation, inscrivez dans la 1^{ère} case CP vide de votre carnet le (ou les) caractère(s) représenté(s) sur le panneau. Lorsque le panneau comporte 2 caractères, ceux-ci sont à reporter dans la même case du carnet de contrôle. L'équipage doit les inscrire dans les cases de son carnet de contrôle dans l'ordre où ils se présentent, au stylo indélébile et sans rature. Une inscription au crayon, ou effaçable, ou raturée, sera considérée comme un CP manqué.
- CP humain : signalisé par un panneau rouge :  ,
un contrôleur tamponne votre carnet de contrôle dans la 1^{ère} case CP vide.
- CP pince : Ils sont matérialisés par un panneau « Pince » et pré-signalés par un fanion jaune 20m avant. Aucun commissaire présent, à vous de descendre de la voiture pour utiliser la pince présente, afin de poinçonner votre carnet dans la 1^{ère} case CP vide.

ATTENTION : Les parcours Expert et Initié peuvent différer. Donc certains CPs peuvent n'être valides que pour l'un des deux niveaux.

Cependant, pas de double-peine : un CP supplémentaire noté à la place d'un CP manquant ne sera pas pénalisé en plus du CP manquant.

3. Carnets de Route (Road-books)

Nota :

- Nos énoncés n'intègrent ni de cases inversées, ni de cases miroir.
- Ils ne suppriment pas les voies déjà empruntées dans l'autre sens (dénommées « routes fantômes » dans certains rallyes).

Que ce soit en Expert ou en Initié, seuls les types d'énoncé suivants sont utilisés :

A) Divers fléchés

Notes générales pour ces fléchés :

Dans la présentation d'une intersection : les voies non goudronnées ou en impasse ne sont pas représentées la plupart du temps. Quand les voies non goudronnées sont représentées, elles le sont en pointillé. Lorsqu'à une intersection il est demandé d'emprunter une voie non goudronnée, celle-ci est alors toujours représentée (en pointillé).

Toutes les intersections ne sont pas mentionnées → il faut rester sur la voie actuellement empruntée en attendant d'être à la bonne distance et/ou de trouver l'intersection ou l'indication présentée sur le road-book.

Distances totales et partielles omises : → suivre la route actuellement empruntée jusqu'à trouver sur le terrain l'intersection, ou l'indication, exactement telle que représentée par cette case non métrée.

S'il peut y avoir ambiguïté sur l'endroit exact de la mesure de distance, cet endroit est alors matérialisé sur le fléché par un petit cercle en trait fin.

1) fléché standard :

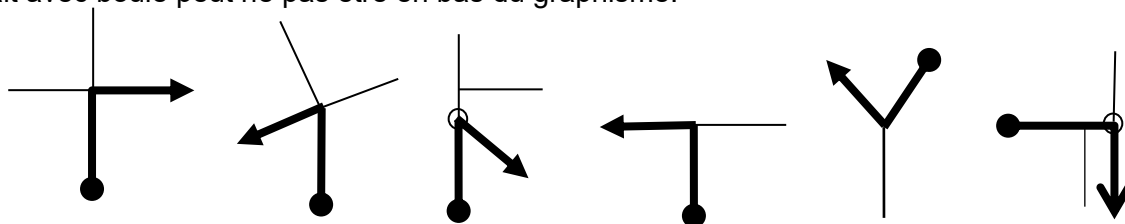
La voie par laquelle on arrive est représentée en trait gras débutant par une boule.

Celle par laquelle on repart est représentée en trait gras se terminant par une flèche.

Toutes les autres voies sont représentées en trait fin.

Note : le trait avec boule peut ne pas être en bas du graphisme.

Exemples :

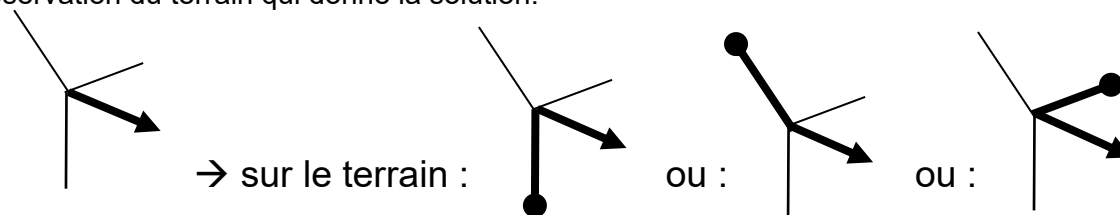


Les orientations relatives de ces différents traits sont conformes à l'intersection vue sur le terrain.

2) fléché « sortie »

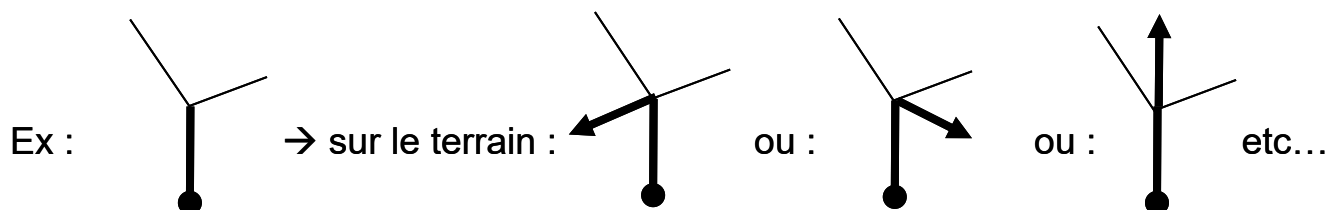
Toutes les voies goudronnées de l'intersection sont représentées mais la voie par laquelle on arrive n'est pas spécifiée (pas de boule, pas de trait gras) ; on n'indique que la sortie. C'est l'observation du terrain qui donne la solution.

Ex :



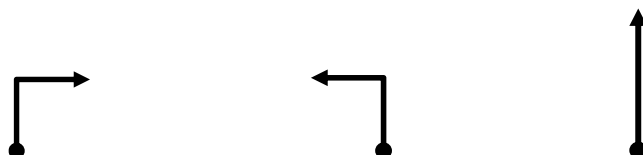
3) fléché « sans sortie »

Toutes les voies goudronnées de l'intersection sont représentées sauf la voie à prendre. A interpréter donc sur le terrain. La voie de sortie est obligatoirement une voie goudronnée.



4) fléché droit

Seules la voie par laquelle on arrive, et la voie vers laquelle on doit se diriger, sont représentées. De plus elles sont toujours représentées en angle droit, quel que soit l'angle réel sur le terrain. Seulement 3 dessins sont donc possibles :



Contrairement aux fléchés précédents, si la case est non métérée, la consigne s'applique à la 1ère intersection rencontrée.

5) notes littérales :

a) abréviations :

AD : à droite

AG : à gauche

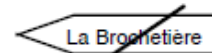
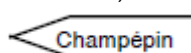
TtDt : tout droit

PAD : pas à droite

PAG : pas à gauche

SRP : Suivre Route Principale

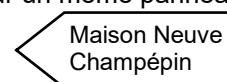
b) panneau de direction vers commune ou hameau ; selon d'où vous arrivez, il peut être situé à gauche ou à droite, de face ou de dos ; donc, à la vue du panneau **dans le sens** où il est représenté, se diriger vers le lieu qu'il indique. Mais si, sur le road-book, le panneau est barré : → ne pas prendre la direction qu'il indique.



Dans certains cas, on peut n'avoir indiqué qu'une des directions présentées sur un même panneau :

- si sur votre road-book :

mais sur le terrain :



→ alors bien suivre cette direction « Champépin »

c) nom de rue : emprunter la voie mentionnée

numéro de route : ex : D45 → emprunter la D45

Notes relatives à l'ensemble de ces fléchés :

- Lorsqu'on est amené à emprunter une voie goudronnée, celle-ci peut devenir non goudronnée après plusieurs dizaines de mètres sans que le road-book ne le mentionne
- Les distances partielles se rapportent toujours à la case précédente, que les distances totales et/ou partielles de cette case précédente soient renseignées ou non.

B) Cartes :

Ce sont toutes des extraits de cartes IGN 1/25000^e reproduites à leur échelle d'origine (l'échelle est toujours mentionnée). L'utilisation d'une loupe facilite l'interprétation de ces cartes.

1) Cartes à tracer (uniquement pour les Experts) :

Le tracé à suivre est donné sur papier calque, sous forme de tronçons successifs numérotés ou non, à reporter sur la carte fournie. Le tracé peut emprunter des voies non figurées sur la carte, sans que le calque les indique de manière spécifique comme étant « Non Figuré sur la Carte ».

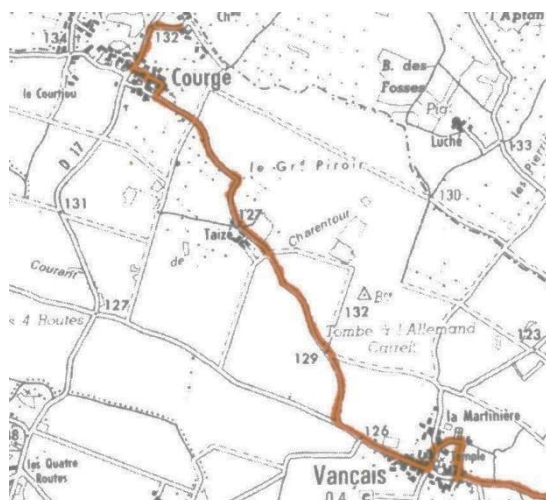
Les cartes à tracer sont agrafées à la fin du road book.

Conseil pour tracer : nos cartes étant toutes en noir et blanc, utiliser des feutres à pointe fine (1 mm) de couleur claire et translucide afin de laisser apparaître le dessin de la route

2) Cartes tracées (Initiés et Experts) :

Le tracé à suivre est déjà reporté sur la carte, en trait plein de couleur rouge. Les pointillés, représentés avant et après le tracé en trait plein, correspondent au tronçon d'où on arrive (par la case précédente du road book), et où on va (par la case suivante) après le tronçon sur carte.

Le tracé peut emprunter des voies non figurées sur la carte.



Signalisations de DANGER et de prudence :

- Les carrefours très dangereux sont signalés sur les fléchés, cartes ou calques, par un gros point d'exclamation : **!**, et certains cassis sont signalés par la note « **K6** »
- Lors de la traversée de certains hameaux, nous vous demanderons de les traverser à moins de 15 km/h, cela sera mentionné dans la colonne **Informations** du road-book par un panneau **(15)**

4. Temps Intermédiaires de Passage (TIP)

L'endroit de chaque TIP sera défini dans les cases correspondantes du road book, ou sur la carte si le secteur est tracé sur carte. Le temps de passage idéal y sera aussi défini. Votre heure de passage sera relevée par GPS, donc il n'y aura aucun contrôleur en place.

Le temps idéal de passage (heure,mn), est défini par rapport au CH de début de la section en cours ; à vous de calculer votre heure idéale de passage au TIP, en additionnant ce temps à votre heure de pointage à ce CH.

Toute avance, ainsi qu'un retard de 4 mn ou plus, à ces contrôles seront pénalisés. Voir le barème dans le règlement de la Ronde.

Fenêtre de passage devant un TIP. Prenons un exemple :

- Heure de pointage au CH de début de section : **10h44** ; et temps idéal du TIP : **32 mn**
- Calcul du temps de passage idéal devant le TIP : 10h44 + 32 mn = **11h16**
→ fenêtre de passage sans pénalité : **11h16'00" à 11h19'59"**

5. Tests de Sécurité Routière (TSR)

Ces tests se déroulent sur des zones dont le départ est un CH, c'est donc le contrôleur en poste au CH qui donne le départ à l'heure exacte (hh:mn:00) qu'il aura mentionnée dans la case CH de votre carnet de contrôle.

Les TSR sont définis en fléché-métré standard. Ils sont à moyennes multiples, adaptées au terrain.

Il n'y a aucun Contrôle de Passage dans les TSR.

Pour le niveau Expert :

- les Contrôles de Régularité (CR) seront effectués à la seconde. L'avance est deux fois plus pénalisée que le retard. La prise de temps est manuelle.
- les moyennes à respecter ne sont pas mentionnées explicitement, mais ce sont des temps de passage intermédiaires (par pas proches de 250 m) qui vous seront communiqués une table de temps de passage intermédiaires présentée dans les colonnes de droite des pages du road book. Voir exemple ci-après.

Pour le niveau Initié : pas de contrôle à la seconde, mais quelques CRs traités comme des TIPs, ils sont mentionnés sur votre road book :

- essayez de respecter les moyennes et temps de passage mentionnés dans les colonnes de droite de chaque case du road book. Voir exemple ci-après.
- pour chaque case, y sont mentionnés : le temps idéal de passage à cette case de RB, et la moyenne prescrite pour aller à la case suivante.

Cela constitue une sorte de "tableau de marche", qui vous permettra de passer naturellement dans les temps aux CRs qui seront mentionnés sur le road book, et ainsi de n'encourir aucune pénalité en respectant la fenêtre de 4 mn (voir §4- TIP).

Experts : tables de temps de passage

Distances		Direction	Informations	Distance	Temps
Totales	Partielles				
0,000	0,000		 CH7B Départ ZR 4 RAZ Compteur	0.00	00'00
				0.25	00'23
				0.50	00'45
				0.75	01'07
				1.00	01'26
	1			1.25	01'44
				1.50	02'02
				1.75	02'21
				2.00	02'41
				2.25	03'01
0,470	0,470			2.50	03'21
				2.75	03'41
				3.00	04'01
				3.25	04'21
				3.50	04'39
0,800	0,330			3.75	04'57
				4.00	05'15
				4.25	05'33
				4.50	05'51
				4.75	06'17
	3			5.00	06'42
				5.25	07'08
				5.50	07'31
				5.75	07'51
				6.00	08'11
1,700	0,900			6.25	08'31
				6.50	08'51
				6.75	09'16
				7.00	09'42
				7.25	10'06
1,970	0,270			7.50	10'29
				7.75	10'50
				8.00	11'10
				8.25	11'28
				8.50	11'46
	4			8.75	12'04
				9.00	12'22
				9.25	12'37
				9.50	12'52
				9.75	13'07
3,310	1,340			10.00	13'24
				10.25	13'42
				10.50	14'00
				10.75	14'18
				11.00	14'36

Initiés : moyennes et temps

Distances		Direction	Informations	Temps	
Totales	Partielles			min:sec	moyenn
0,000	0,000		 CH7 Départ de ZR RAZ compteur au CH	00:00	10
0,040	0,040			00:14	20
0,120	0,080			00:29	35
0,570	0,450			01:15	45
1,100	0,530			01:57	45
1,540	0,440			02:33	45
2,190	0,650			03:25	50
3,070	0,880			04:28	30

6. Rappel et précisions sur les classements et coefficients d'âge

La Ronde de Chambrille se veut avant tout une randonnée pour voitures anciennes. Pour cette raison, en Expert comme en Initié, les voitures de moins de 30 ans (dites modernes) feront l'objet d'un classement séparé. Il y a aura donc 4 classements différents :

- Expert anciennes (le vainqueur de ce classement sera désigné vainqueur de la Ronde)
- Expert modernes
- Initié anciennes
- Initié modernes.

Dans chacun de ces classements, l'âge de la voiture (cad. « 2024 – année de 1^{ère} immatriculation de la voiture ») sera pris en compte pour calculer un coefficient d'âge qui sera appliqué comme multiplicateur au cumul des pénalités recueilli par l'équipage tout au long de la Ronde.

Ce coefficient donne un avantage significatif aux voitures les plus âgées, que ce soit en Anciennes ou en Modernes. Son calcul est le suivant :

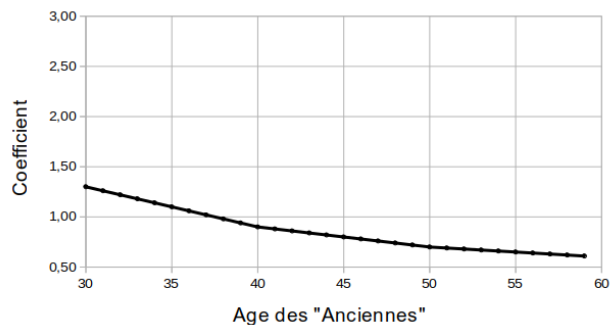
« Anciennes »	
Tranche d'âge (ans)	Tranche d'âge (ans)
30-39	$0,90 + 0,04 \times (40 - \text{âge})$
40-49	$0,70 + 0,02 \times (50 - \text{âge})$
50-xx	$0,60 + 0,01 \times (60 - \text{âge})$

« Modernes »	
Tranche d'âge (ans)	Calcul du coefficient
0-9	$2,20 + 0,06 \times (10 - \text{âge})$
10-19	$1,70 + 0,05 \times (20 - \text{âge})$
20-29	$1,30 + 0,04 \times (30 - \text{âge})$

Les tableaux et abaques présentés dans le règlement de la Ronde, sont les résultats de ces calculs :

« Anciennes »					
âge	coef	âge	coef	âge	coef
30	1,30	40	0,90	50	0,70
31	1,26	41	0,88	51	0,69
32	1,22	42	0,86	52	0,68
33	1,18	43	0,84	53	0,67
34	1,14	44	0,82	54	0,66
35	1,10	45	0,80	55	0,65
36	1,06	46	0,78	56	0,64
37	1,02	47	0,76	57	0,63
38	0,98	48	0,74	58	0,62
39	0,94	49	0,72	59	0,61

« Modernes »					
âge	coef	âge	coef	âge	coef
0	2,80	10	2,20	20	1,70
1	2,74	11	2,15	21	1,66
2	2,68	12	2,10	22	1,62
3	2,62	13	2,05	23	1,58
4	2,56	14	2,00	24	1,54
5	2,50	15	1,95	25	1,50
6	2,44	16	1,90	26	1,46
7	2,38	17	1,85	27	1,42
8	2,32	18	1,80	28	1,38
9	2,26	19	1,75	29	1,34



Ce coefficient ne pourra pas être inférieur à 0,60.

Informations et résultats :

