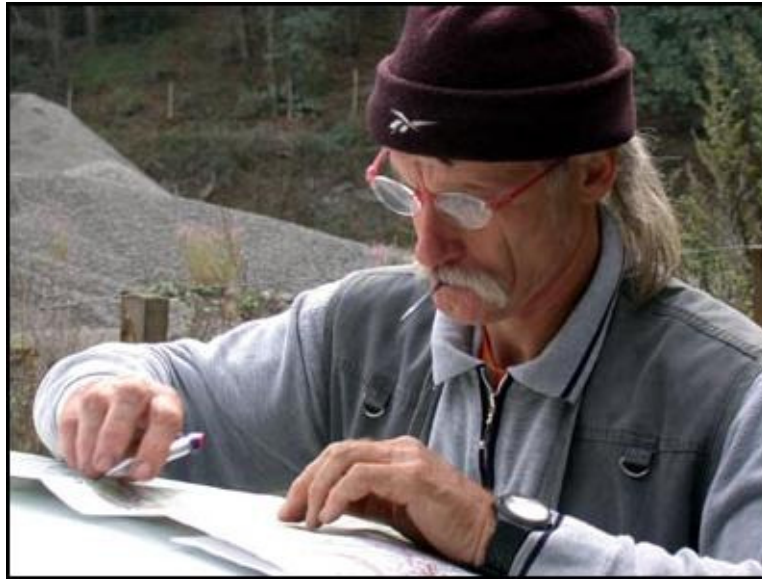


Projet de manuel technique POR



Les enjeux du POR

Le TREC développe l'autonomie et la capacité du cavalier à s'orienter en pleine nature et à franchir les difficultés naturelles que l'on peut rencontrer lors de voyages à cheval avec une gestion maîtrisée de l'effort de sa monture.

Le principe du POR est d'effectuer un itinéraire donné, en respectant le tracé de l'itinéraire et les vitesses prescrites.

Règlement 2008

Orientation

L'épreuve du POR doit permettre d'évaluer les compétences des concurrents en matière d'orientation et de topographie :

- s'approprier les outils à sa disposition (carte et boussole),
- respecter scrupuleusement l'itinéraire tracé et reporté sur la carte,
- interpréter intelligemment la carte et le terrain, pour choisir le meilleur itinéraire permettant d'atteindre un point de rendez-vous.

Régularité

Le POR met également en avant les compétences des concurrents à conserver une allure raisonnable, dans le respect de l'intégrité physique du cheval :

- adapter sa vitesse à la nature du terrain,
- évaluer avec justesse sa vitesse de progression et savoir l'adapter au besoin,
- se présenter à l'heure aux points de contrôle jalonnant l'itinéraire.

Tout ceci dans le respect du vieil adage : « Qui veut voyager loin ménage sa monture » !

Conception du POR

Le tracé du POR doit se concevoir au regard de plusieurs paramètres :

- **la nature du terrain**, à partir duquel le traceur va définir son tracé, en exploitant de façon raisonnable les espaces disponibles.
- **la précision des tracés**, qui doit être indiscutable ; les concurrents doivent pouvoir se fier au tracé,
- **les fondamentaux**, autour desquels le traceur va structurer son itinéraire, et qui constituent les indices dont disposeront les concurrents,
- **les enjeux** des points de contrôle de passage, qui doivent conserver une dimension pédagogique et ne peuvent être dissociés des 4 fondamentaux,
- **le choix des vitesses imposées**, qui doivent être adaptées au terrain pour chaque tronçon,
- **l'appréciation du niveau de difficulté**, défini pour chaque catégorie d'épreuves.

Terrain

Le traceur doit veiller à la qualité du terrain, et éviter d'amener les concurrents dans des secteurs encombrés.

La traversée en hors piste, non balisé, de sous-bois encombrés de souches, troncs et branches, ainsi que tout type de terrain instable est à proscrire : marécage, sablière, carrière, landes tapissées d'ajoncs ou de ronces...

Sur ces types de terrain, le traceur devra baliser la piste à suivre et/ou tracer l'itinéraire en pointillés sur la carte. Il est également possible d'envisager le débroussaillage d'une ou plusieurs sentes, afin de conserver l'intérêt topographique du site, et de conduire les concurrents à faire un choix.

Garder à l'esprit la sécurité des concurrents et ne pas hésiter à faire l'impasse sur une possible difficulté.

En cas de présence d'un secteur dangereux, éviter de sécuriser la zone avec un contrôle de mauvais passage : le contrôle de mauvais passage doit servir à sanctionner tous les concurrents qui ne passent pas à l'endroit attendu et non pas seulement quelques concurrents qui passent à un mauvais endroit ...

Précision des tracés

En P.O.R., les concurrents cherchent tout le temps (et pas seulement à l'endroit des contrôles) :

- Il faut être précis tout le temps,
- Il faut entretenir l'intérêt en permanence, avec de nombreuses « fantaisies » correctement tracées, mais qui ne relèvent pas à proprement parler de la topographie, et par conséquent ne doivent pas sanctionner les concurrents (pas de contrôles)
- ces fantaisies doivent néanmoins rester pertinentes : elles peuvent permettre de développer la dimension touristique de l'épreuve, en amenant les concurrents à découvrir des particularités locales (monuments, bâtiments, sites naturels...)
- Au cas où le tracé ne pourrait être qu'approximatif, utiliser le tracé en pointillé ou proposer un tronçon en « point à point » : il est inutile de pénaliser en temps ceux qui se donnent la peine de chercher à passer exactement là où il faut.

Les fondamentaux

Ils sont au nombre de 4, et correspondent aux indices dont disposent les concurrents pour se repérer sur le terrain, à partir du tracé sur la carte :

- Les distances,
- Les angles de marche,
- Les points remarquables,
- Le relief.

Compte tenu des outils à la disposition des concurrents (carte et boussole essentiellement), le traceur doit prévoir une marge de tolérance, et y adapter le positionnement des contrôles.

Indices dont disposent les concurrents	Marge de tolérance minimum à prévoir
Evaluation des distances	Au minimum 25m (1mm sur carte), soit 12,50m de part et d'autre du point idéal ; en situation de hors-piste sur le terrain (absence de piste au sol), la porte d'arrivée devra être d'une largeur de 50m minimum.
Respect de l'angle de marche (azimut)	2° de différence (1 graduation de la boussole) avec l'azimut idéal, relevé sur le terrain; en situation de hors-piste, calculer la largeur de la porte d'arrivée en fonction de cette marge d'erreur, et de la distance totale parcourue en hors piste.
Observation des éléments remarquables	Le tracé sur carte doit rester lisible ; il est impossible d'exploiter une subtilité topographique entre deux éléments distants de moins de 25 mètres sur le terrain (1mm sur carte)
Analyse du relief	Il est impossible d'exploiter une subtilité topographique entre deux repères d'altitude (côte ou courbe) distants de moins de 25 mètres sur le terrain (1mm sur carte) ; le relief doit toujours être associé à un autre indice (distance, azimut ou élément remarquable).

Il n'est pas raisonnable de concevoir un point de contrôle sans pouvoir justifier explicitement son positionnement par au moins deux de ces fondamentaux.

Les types de difficultés

Parcours avec tracé (sur la carte)

Cf. Manuel officiel de TREC

Parcours aux azimuts

Cf. Manuel officiel de TREC

A noter que les distances peuvent être relevées sur la carte et pas obligatoirement sur le terrain, à condition de bien le préciser aux concurrents.

Parcours sans tracé (point à point)

Cf. Manuel officiel de TREC

Parcours avec tracé vierge

Le principe est de supprimer la carte au concurrent (mise sous enveloppe) et de lui fournir un « calque » de l'itinéraire à suivre : aucune indication topographique, juste le tracé à l'échelle et l'indication du nord permettant le recours aux distances et azimuts.

Les points de contrôle

Enjeu pédagogique

Les points de contrôle de passage ont pour vocation :

- d'évaluer le respect scrupuleux de l'itinéraire
- d'évaluer le respect des vitesses ou temps imposés
- de valoriser plutôt que de sanctionner (ce qui est d'autant plus important aux premiers niveaux de compétition)

Les différents types de contrôles

Les balises

Les balises servent à valider le respect de l'itinéraire idéal par les concurrents ; elles présentent l'avantage, aux premiers niveaux de compétition, de permettre aux concurrents de se « recalcr » pour vérifier qu'ils sont bel et bien sur leur itinéraire, avant de poinçonner la balise.

Les balises sur ou hors itinéraire peuvent être disposées sans présence humaine sauf en épreuve PRO Elite pour laquelle la présence d'un contrôleur est obligatoire.

Les concurrents doivent être informés de la présence de balises. Il est possible de suspendre un exemplaire de balise en salle des cartes, en guise d'exemple.

Le positionnement des balises peut être assuré par la présence d'un trait blanc au sol barrant le chemin (permet d'éviter que les concurrents ne passent devant la balise sans la voir) et des confettis de couleur (pour le cas où la balise viendrait à disparaître).

Les contrôles de passage

Les contrôles de passage servent à valider le respect de l'itinéraire idéal par les concurrents ; le contrôleur présent à ce point de l'itinéraire relève l'heure de passage et le numéro de dossard de chaque concurrent, afin de vérifier l'ordre de franchissement des contrôles.

Il existe deux types de contrôle de passage : les contrôles de passage « juste », qui sont matérialisés par des fanions, et les contrôles de « mauvais » passage, non matérialisés.

Les contrôles de mauvais passage doivent être utilisés à bon escient, après prise en compte de toutes les possibilités : ce type de contrôle doit sanctionner tous les concurrents qui ne passent pas à l'endroit attendu et non pas sanctionner certains concurrents qui passent à un autre endroit.

S'il n'est pas possible de mettre en place un contrôle de bon passage, n'envisager le contrôle de mauvais passage qu'après avoir bien réfléchi à tous les cas de figure : en cas de doute, mieux vaut faire l'impasse sur la difficulté.

Il est plus opportun de réserver les contrôles de mauvais passage au cas de tracés de POR croisés entre plusieurs séries (le contrôle est alors « juste » pour une série, et les concurrents des autres séries, qui n'ont pas à passer par ce point, sont sanctionnés pour le non-respect de leur itinéraire), ou en cas d'itinéraire pair-impair ; le contrôle de mauvais passage a alors pour vocation de pénaliser les concurrents qui suivent « sans réfléchir » les traces des autres concurrents.

En dehors de cette utilisation, le contrôle de mauvais passage ne remplit pas ses fonctions de « pénalisation », puisque les concurrents qui empruntent un itinéraire totalement différent ne seront pas sanctionnés du tout. Préférer la mise en place de contrôles de passage « justes », beaucoup plus pédagogiques, puisqu'ils récompenseront les concurrents qui s'appliquent à respecter scrupuleusement leur itinéraire.

Les contrôles de fin de tronçon

Les contrôles de fin de tronçon permettent de valider le respect de l'itinéraire idéal et de la vitesse idéale du tronçon par les concurrents. Le contrôleur est, sur le terrain, le garant de la régularité du test.

Cumul des pénalités

Une même difficulté topographique ne peut pas être sanctionnée deux fois (Art 7.3 – F) :

- Il ne peut être délivré à la fois un bon et un mauvais ticket de passage pour la même situation
- En cas de contrôle hors itinéraire, le concurrent pénalisé doit être renvoyé sur le bon itinéraire, par le chemin le plus court, sans retour en arrière (afin d'éviter toute rencontre avec les autres concurrents)

Vitesses et temps

Le temps idéal

C'est le temps calculé par le chef de piste POR, dont les concurrents disposent pour parcourir un tronçon à une vitesse imposée, avec une précision d'une minute : toute minute d'écart, avance ou retard, entraîne une pénalité.

Cette méthode est utilisée obligatoirement pour les tronçons avec un tracé sur la carte et présente peu d'intérêt pour les tronçons à itinéraire libre (regroupement des concurrents à proximité de la reprise du tracé).

Le temps maximum

C'est le temps indiqué par le chef de piste aux concurrents pour parcourir un tronçon sans entraîner de pénalités : un temps inférieur ou égal n'entraîne aucune pénalité.

Cette méthode convient aux tronçons avec itinéraire libre.

Cependant, il peut être judicieux de prévoir un contrôle vétérinaire à l'arrivée de ce tronçon, afin de sanctionner les concurrents qui n'auront misé que sur la « vitesse » au mépris des capacités de leur cheval...

Les vitesses imposées

Le choix des vitesses permet un déplacement régulier des concurrents, adapté au niveau de l'épreuve et l'état du terrain.

En cas de secteur dangereux, la vitesse d'un tronçon peut être réduite localement sur indication du chef de piste POR : le temps idéal du tronçon devra tenir compte de cette réduction de vitesse qui aura été indiquée aux concurrents.

La rapidité n'est pas l'objectif essentiel d'un POR, les tronçons à plus de 10 km/h doivent rester rares et courts. Un contrôle judicieusement placé permettra de sanctionner les concurrents qui cherchent trop à « prendre de l'avance ».

Il faut dans tous les cas veiller à respecter la vitesse moyenne de l'ensemble du POR, pour chaque catégorie d'épreuve.

Distances

Les outils de mesure

Les distances relevées sur la carte sont calculées avec la méthode du transparent ou du calque (elles ne doivent pas être déterminées à l'aide d'outils informatiques du type CartoExplorer ...), elles correspondent donc obligatoirement à des multiples de 25 m (1 mm sur la carte). Ces distances sont utilisées systématiquement pour les tracés sur la carte et occasionnellement pour les parcours aux azimuts et les road books (dans ces cas précis, cela doit être indiqué aux concurrents). Les distances mesurées sur le terrain sont relevées avec une roulette de géomètre type DDE, elles sont traditionnellement utilisées pour les parcours aux azimuts et les road books.

Appréciation du niveau de difficulté

Club

- Présence obligatoire de chemins ouverts.
- le POR peut comporter des tronçons balisés où le concurrent peut travailler la régularité, d'autres non balisés, mais munis d'intersections claires, avec points remarquables fondamentaux, pour la topographie.
- Pas de contrôle avec arrivées multiples, mais juste une succession de contrôles validant le « bien aller » des concurrents.
- Un road book bien dessiné et précis peut agrémente favorablement le parcours : initiation, découverte, et convivialité

Club Elite

- Présence obligatoire de chemins ouverts.
- Parcours comprenant des difficultés d'orientation basées sur la succession de chemins avec des azimuts différents, en respectant la présence de points remarquables clairement identifiables, autour ou sur les intersections.
- La notion de distance doit commencer à être abordé avec une tolérance d'incertitude (pour le concurrent) de 50 m au-delà de 100m avec un contrôle au bout et 30% en dessous de 100m.
- La possibilité pour chaque concurrent de se recalculer, reprendre ses mesures, voire, aller chercher hors du parcours un point remarquable lui permettant ensuite de prendre le bon chemin est obligatoire, pas de contrôle de mauvais chemin, ni de contrôle difficile trop proche de la difficulté topographique à suivre.
- Possibilité d'utiliser les azimuts à suivre.
- A ce niveau il faut laisser à chaque compétiteur le temps et les moyens de valider le choix de son itinéraire

Amateur Elite

- Nous rentrons dans le cadre où chaque concurrent commence à suivre un itinéraire, alors, même si la présence fréquente de chemins est souhaitée, ces derniers peuvent être des layons, traces ou sentes variées mais claires au sol.
- Quelques passages « hors piste » peuvent être utilisés sur des distances courtes, moins de 500m, ainsi que l'ensemble des coordonnées rectangulaires, azimuts en ligne et à suivre, mesures d'angles, indications visuelles.
- Les quatre fondamentaux de l'orientation doivent être utilisés conjointement pour réaliser le tracé : points remarquables, distance à parcourir, azimut, dénivellation.
- Notion de distance : la tolérance d'incertitude passe à 25 m entre 100m et 500m, reste à 50 m au-delà de 500m et 20% en dessous de 100 m.
- Présence possible de contrôle avec arrivées multiples avec toujours l'option de réintégrer le bon chemin hors de la zone de vue du contrôle.
- Le cadre de solutions pour se replacer ou se recalculer doit être encore très large.
- Eviter les contrôles de mauvais passage.

Pro Elite

- Notion de distance avec une incertitude de 25 m au-delà de 100m et 10% en dessous de 100m.
- La distance qui permet au concurrent de corriger son erreur diminue avec la présence possible de contrôles sanctionnant le compétiteur « promeneur » ou de contrôles présents directement à la sortie de la zone de difficulté.
- Toute la panoplie des points à points peut être appliquée (coordonnées, rayonnement, recoupement, points de rendez-vous, indications visuelles)
- On garde présent à l'esprit que tous les fondamentaux doivent être disponibles dans la limite du possible sans se limiter au seul couple distance/azimut

Organisation du POR

Salle des cartes

Heure officielle

L'heure officielle est l'heure de la France.

L'usage des montres radio-pilotées aux contrôles de tronçon permet une précision indiscutable sur la totalité de l'épreuve : en cas d'absence de montres radio-pilotées, une attention toute particulière sera portée sur la bonne synchronisation de toutes les montres utilisées aux contrôles.

L'heure d'arrivée au contrôle de tronçon est relevée au moment où le concurrent franchit la ligne des fanions, sans reporter les secondes.

Aménagement de la salle des cartes

Concernant le relevé du tracé en salle des cartes, un aménagement pourra être accordé si le concurrent rencontre des difficultés dans le relevé (daltonien).

Les cartes mères doivent être toutes exactement identiques (photocopies), plastifiées pour éviter toute erreur et détérioration, non fixées à la table.

Veiller à la qualité des tables : privilégier une carte par table pour ne pas avoir deux concurrents sur une même table, qui pourraient se gêner ; veiller à ce que la table soit bien plane, sans défauts, correctement éclairée.

Corrigé du P.O.R.

Le chef de piste doit prévoir, pour chaque difficulté sanctionnée (contrôle de tronçon, contrôle de passage) un corrigé avec :

- une indication précise de ce qui était attendu (le contrat à réaliser),
- une description de la difficulté (agrandissement de la carte avec chemins complémentaires, distances et angles relevés sur le terrain)
- une description des fondamentaux à la disposition des concurrents pour réaliser le contrat (angles, distances, points de repères, relief).

Gestion des contrôles

Positionnement

Le chef de piste POR place lui-même les contrôleurs ainsi que les fanions de contrôle. La largeur des portes (espace entre les fanions) doit correspondre à la largeur du chemin d'accès.

Dans le cas d'une arrivée hors chemin, le positionnement des fanions ne doit pas constituer un piège pour les concurrents et doit être adapté au degré de la difficulté qui précède (25 m minimum de part et d'autre de la difficulté).

D'une manière générale, les contrôles doivent être visibles le plus tard possible, pour éviter les changements d'itinéraire ou d'allure. Le chef de piste indique aux contrôleurs le périmètre à l'intérieur duquel ou la limite - matérialisée - au-delà de laquelle les concurrents ne sont plus autorisés à faire demi tour, mais idéalement, le contrôle sera positionné de telle sorte qu'aucun demi tour, ou correction de trajectoire, ne puisse être effectué.

Les risques de contrôle raté doivent être évités au maximum et correspondre à de très grosses erreurs de la part du concurrent. Le contrôle qui suit un tronçon à vitesse élevée doit être immanquable pour ne pas laisser courir excessivement un concurrent, à une vitesse inadaptée au terrain.

De la même manière, les contrôles d'arrivée et les contrôles vétérinaires doivent être impérativement immanquables.

Le rôle des contrôleurs

Cette fonction qui paraît simple exige du contrôleur une grande rigueur. Il doit être précis, discret, courtois et s'en tenir aux instructions précises qui lui ont été données par le chef de piste.

Un briefing des contrôleurs doit être tenu avant le départ du test.

Le contrôleur indique sur la feuille de notation et sur le carnet de route :

- les heures d'arrivée et de départ de chaque concurrent,
- l'arrivée par un bon ou mauvais chemin (MC)
- le non respect du règlement en vue d'un contrôle
- les chevaux déferrés (ChDf)

Le contrôleur doit signer le carnet de route et faire signer sa feuille de notation au concurrent.

Il décide, en fonction des instructions reçues au briefing, de l'heure de départ du concurrent et, en cas d'arrivées multiples, de l'ordre de départ.

Le contrôleur reste en place jusqu'à ce que tous les concurrents figurant sur sa liste soient passés ou attend les consignes du chef de piste pour fermer son contrôle.

Le contrôleur est invité à noter toutes les observations faites par les concurrents ou concernant une arrivée par un mauvais chemin : ces notes seront précieuses pour apprécier ultérieurement les litiges éventuels.

Il est possible aux contrôles d'indiquer aux concurrents le temps idéal et la distance du tronçon précédent.

Exemple de document pouvant être remis au contrôleur :

Organisation générale

5 minutes d'arrêt minimum.

5 minutes entre chaque départ.

Indiquer sur le carnet de route l'heure d'arrivée et l'heure de départ et signer le carnet de route.

Indiquer sur votre feuille l'heure d'arrivée et de départ.

Faire signer votre feuille par le concurrent

Vérifier la ferrure des chevaux.

Rendre le carnet de route au concurrent.

Avertir chaque concurrent une minute avant le départ, trente secondes avant et faire un compte à rebours sur les 5 dernières secondes.

Après le départ du dernier concurrent, lever le camp en n'oubliant pas les fanions rouges et blancs et en vérifiant qu'aucun déchet ne traîne par terre...

Points particuliers

Noter les concurrents qui arrivent par le mauvais chemin en distinguant ceux qui arrivent par la gauche de ceux qui arrivent par la droite

Causes d'élimination

Tout concurrent ne respectant pas le règlement ou ayant un comportement anti-sportif.

Tout concurrent assisté dans la recherche de l'itinéraire ou qui en communique le tracé.

Tout concurrent portant ou utilisant un appareil de communication (téléphone, G.P.S., C.B. ...) ou un indicateur de vitesse, compteur de distance ...

Ce dossier a été réalisé en septembre 2008 par Yann Platon, en collaboration avec Nadia Fontaine.

Il constitue une base de travail, mais n'a pas encore été agréé par la commission sportive du CNTE ; pour cette raison, nous vous invitons à le considérer comme un outil mais non comme une référence réglementaire.