



## AIDE TECHNIQUE À l'usage des Chefs de piste POR

*NB : Ce document a pour but d'orienter le travail des chefs de piste et d'harmoniser le niveau des épreuves dans les régions. Il ne se substitue pas au règlement*

### Sommaire

<b>A-</b>	<b>Quelques rappels .....</b>	<b>3</b>
	1- Les fondamentaux .....	3
	2- Les difficultés topographiques.....	3
	3- Calcul de la vitesse moyenne d'un POR.....	5
	4- Notion de marge d'erreur .....	5
	5- Notion de "hors-piste" .....	5
	6- Notion de tracé libre .....	5
	7- Point à point multi-niveaux .....	6
<b>B-</b>	<b>Épreuves Club Pony 2, Club Pony .....</b>	<b>7</b>
	1- La lecture de carte.....	8
	2- Le Road Book.....	9
	3- le point à point.....	10
<b>C-</b>	<b>Épreuves Club 1 .....</b>	<b>11</b>
	1- La lecture de carte.....	12
	2- Le road-book.....	14
	3- Le point à point.....	15
<b>D-</b>	<b>Épreuves Club Elite – Épreuves Amateur 3 .....</b>	<b>16</b>
	1- La lecture de carte.....	17
	2- Le Road-book.....	21
	3- Le Point à point.....	22
	4- La carte semi-muette.....	23
	5- L'azimut "Départ de chemin" .....	24
<b>E-</b>	<b>Épreuves Amateur 2.....</b>	<b>25</b>
	1- Lecture de carte .....	25
	2- Le road book.....	28
	3- Le point à point et les calculs de points .....	28
	4- La carte muette.....	30



5- L'azimut "départ de chemin" .....	31
6- L'azimut en ligne .....	32
<b>F- Épreuves Amateur 1.....</b>	<b>33</b>
1- La lecture de carte.....	34
2- Le road-Book.....	37
3- Le point à point et les calculs de points .....	37
4- La carte muette.....	39
5- L'azimut "départ de chemin" .....	40
6- L'azimut en ligne .....	40
<b>G- Les contrôles et les fanions.....</b>	<b>41</b>
1- Placement des contrôles de tronçon .....	41
2- Placement des contrôles de passage .....	42
3- Placement des fanions .....	42
4- Dossier du contrôleur.....	43
<b>H- Explications des contrôles .....</b>	<b>44</b>
1- Conception et préparation .....	44
2- Rédaction des explications.....	44

## A- Quelques rappels

- **Le POR c'est de la lecture de carte** : il doit permettre d'évaluer les compétences des concurrents en matière d'orientation et de topographie. Les cavaliers doivent prioritairement s'appropriier les outils à leur disposition, carte et boussole, et respecter scrupuleusement l'itinéraire tracé et reporté sur la carte.
- **Les autres normes techniques sont utilisables en cas de manque d'intérêt topographique du terrain.**
- Le POR met également en avant les compétences des concurrents à conserver une allure raisonnable, dans le respect de l'intégrité physique du cheval. Ils doivent adapter leur vitesse à la nature du terrain, évaluer avec justesse leur progression et enfin se présenter à l'heure aux points de contrôle.
- Le tracé du POR, quelque soit le niveau d'épreuve, 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 doit être indiscutable. Les concurrents doivent pouvoir s'y fier, même en dehors des zones de contrôle ; dans le cas où les concurrents recopient leur tracé, le chef de piste trace sa carte mère à la main et la photocopie en autant d'exemplaires que nécessaire ;
  - Si la carte est distribuée avec le tracé, on pourra utiliser un tracé informatique, plus précis ;
  - L'utilisation de fantaisies pertinentes qui entretiennent l'intérêt des concurrents
  - Les vitesses imposées doivent être adaptées au terrain pour chaque tronçon
  - Le niveau de difficulté est défini pour chaque catégorie d'épreuve.
- le tracé en pointillé sera utilisé, autant que nécessaire, afin d'éviter au concurrent de chercher dans les zones difficiles à tracer : aucun contrôle ne pourra y être positionné

### 1- Les fondamentaux

Ils correspondent aux critères techniques dont disposent les concurrents pour se repérer sur le terrain, à partir du tracé sur la carte :

1. Les points remarquables : bâtiments, routes, ruisseaux, délimitations administratives, etc. Pour les débutants, ils interviendront en premier lieu. Pour les plus expérimentés, ils permettront de confirmer un choix. Un point remarquable figure obligatoirement sur la carte et sur le terrain.
2. Les distances : sur le terrain, sur la carte, elles sont exploitables à partir du niveau Club Elite
3. Les angles de marche : sur le terrain ou azimuts sur la carte, exploitables à partir du niveau Club Elite
4. Le relief : sera surtout utilisé pour des cavaliers expérimentés, mais peut être abordé de manière complémentaire en Club Elite.

### 2- Les difficultés topographiques

Les plus fréquemment rencontrées et exploitables en fonction du niveau d'épreuve sont :

- Points remarquables (château d'eau, fontaine, croix, pylône)
- Nouvelle végétation ou végétation disparue
- Bon chemin parmi d'autres
- Suivi d'un dénivelé
- Chemin disparu, peu visible, envahi par la végétation
- Toute autre différence entre la carte et la réalité.

Des normes techniques ont été définies dans le règlement du TREC et figurent dans le tableau ci-dessous. Elles sont reprises et détaillées dans les pages suivantes, par niveau et par présentation, dans l'ordre du tableau, illustrées d'exemples et de consignes complémentaires.

Présentation	Club Poney 2	Club 1	Club Elite et Amateur 3	Amateur 2	Amateur 1	Amateur Elite
1-Lecture de carte	Chemins ouverts correspondant carte terrain sans difficulté topographique, en utilisant principalement les points remarquables	Chemins ouverts correspondant carte terrain sans difficulté topographique, en utilisant principalement les points remarquables	Chemins et sentiers ouverts, en utilisant les fondamentaux : points remarquables, azimuts, distances et relief Hors piste (100 m environ), de point remarquable en point remarquable visibles de l'un à l'autre	Idem Club Elite et Amateur 3 Hors piste de point remarquable en point remarquable visibles de l'un à l'autre. Courte distance (100m) quand les points remarquables ne sont pas visibles de l'un à l'autre.	Oui	Oui
2-Road book	Dessin, photos, plan de masse	Dessin, photos, plan de masse	Dessin (azimuts et distances), photos (distances)	Oui	Oui	Oui
3-Point à point	Oui, 3 balises maximum situées à des points remarquables, dans un espace déterminé et sécuritaire. Pas de fausse balise.	Oui, 5 balises maximum situées à des points remarquables, dans un espace déterminé et sécuritaire. Pas de fausse balise.	Oui, 5 balises maximum situées à des points remarquables, dans un espace ouvert	Oui avec utilisation de coordonnées Lambert, UTM.	Oui, avec utilisation de coordonnées : Lambert, UTM, recoupement et rayonnement	Oui
4-Carte muette	Non	Non	Carte semi muette : déjà tracée fournie par l'organisateur, comportant des chemins ouverts et avec présence de points remarquables identifiés sur la carte (carrefour, maison, ruisseau...)	Oui	Oui	Oui
5-Azimet départ de chemin	Non	Non	Oui, sur des chemins ouverts avec azimet à chaque carrefour	Oui, sur des chemins ou layons à chaque changement de direction	oui	Oui
6-Azimet en ligne	Non	Non	Non	hors piste sur courte distance (environ 100m) avec point de visée identifiable	hors piste sur courte distance (environ 100m)	Oui

Pour les épreuves Club Elite / Amateur 3, le POR se compose d'une norme technique 1 et/ou 2 et au maximum d'une norme technique 3 ou 4 ou 5.

Pour les épreuves Amateur 2, le POR se compose d'une norme technique 1 et/ou 2 et au maximum de 2 normes techniques 3 ou 4 ou 5 ou 6. **Sur toutes les épreuves, les contrôles et balises hors itinéraire ou contrôles de mauvais passage sont interdits, sauf dans le cas d'un point à point.**

### 3- Calcul de la vitesse moyenne d'un POR

Le calcul de la vitesse moyenne permet de vérifier l'adaptation du tracé au niveau de l'épreuve.

Niveau d'épreuve	Club Poney 2	Club 1	Club Elite Amateur 3	Amateur 2	Amateur 1	Amateur Elite
Vitesse moyenne maximale	6 km/h	7 km/h	9 km/h	9 km/h	10 km/h	10 km/h

Ce calcul se fait en 3 étapes

- Calcul du temps idéal de chaque tronçon : distance parcourue/vitesse du tronçon
- Addition de tous les temps idéaux = temps idéal total
- Vitesse moyenne : distance totale du POR/temps idéal total

### 4- Notion de marge d'erreur

- Selon le niveau d'épreuve, les compétences des cavaliers ne leur donnent pas la même capacité d'évaluation des distances-angles. Les choix proposés devront donc tenir compte des possibilités de mesure des distances-angles acquises ou en cours d'acquisition.
- Le calcul de la marge d'erreur est un outil du chef de piste. Il doit tenir compte de ce critère dans l'élaboration du tracé, et proposer une validation par des contrôles adaptés à chaque niveau
- **La marge d'erreur n'est utilisée que dans le cas où la distance ou l'azimut sont prépondérant dans le choix de l'orientation (absence de points remarquables, de dénivelé permettant de confirmer la bonne direction)**
- Les calculs des distances et des angles doivent toujours s'appuyer sur un point remarquable.
- Lorsqu'il existe plusieurs choix possibles, la distance ou l'angle entre le chemin à suivre et les autres doit être au minimum égal à la marge d'erreur ci-dessous.
- Des exemples de marge d'erreur sont proposés dans les explications par niveau

niveau	Club Poney Club 1	Club Elite Amateur 3	Amateur 2	Amateur 1	Amateur Elite
Marge distance	Tracé simple	30%	25%	20%	10%
Marge angle	xxxxxxxxxx	30°	25°	20°	15°

### 5- Notion de "hors-piste"

- Le déplacement hors piste s'entend lorsqu'aucun chemin, layon ou trace n'est clairement visible sur le terrain : zone de sous-bois sans layon, jachère, pâture, etc.
- Pour le niveau Club Elite-Amateur 3, le hors piste ne dépassera pas 100m, de point remarquable en point remarquable visibles de l'un à l'autre ; il ne pourra être utilisé qu'en lecture de carte
- Pour le niveau Amateur 2 : le cheminement hors piste sera possible en lecture de carte sans limitation, toujours de point remarquable en point remarquable visibles de l'un à l'autre
  - Dans le cas où les points remarquables ne sont pas visibles de l'un à l'autre on se limitera à 100m
  - Dans le cas des azimuts en ligne, il sera limité à 100m, à condition que le point de visée soit identifiable
- Niveau Amateur 1 : dans les azimuts en ligne il sera limité à 100m.

### 6- Notion de tracé libre

**Quand un chemin est présent sur le terrain**, mais absent de la carte, on parle de tracé libre ; ce chemin peut être donc utilisé en Club Elite. L'écartement des fanions, pour tous les niveaux, sera au minimum de 25 m. Le chef de piste doit être particulièrement précis dans son tracé.

## 7- Point à point multi-niveaux

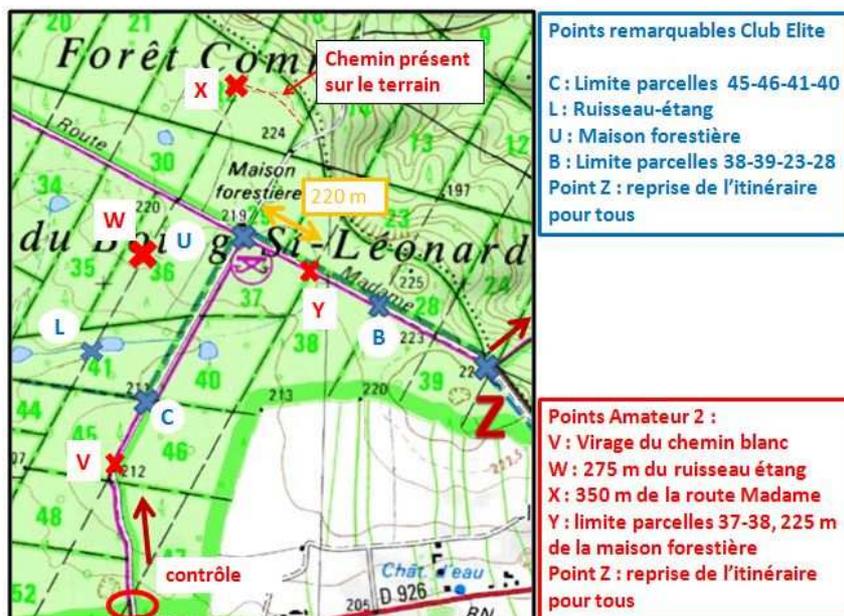
Si l'on propose un point à point à des cavaliers de niveaux différents, sur la même zone, le pointage de balises n'appartenant pas à leur épreuve pénalise les concurrents. Des précautions s'imposent afin de proposer des choix pertinents :

- Les points proches et d'épreuves différentes doivent représenter des points remarquables (Club 1 et Club Elite) ou identifiables différents
- La distance entre deux points de niveau différent sera au minimum de 100m (4 mm sur la carte)
- Pour les épreuves Club Elite, le choix se fait principalement en fonction d'un point remarquable. Il peut être complété par une précision de distance ou d'angle
- Pour les Amateur1, Amateur 2, en l'absence de points remarquables, un autre fondamental doit être déterminant dans le choix du concurrent
- Dans le cas d'un point à point multi niveaux, pas de calculs pour les Amateur 2 et les Amateur 1
- Dans le cas de deux balises proches et de niveau différent, le pointage de la mauvaise balise **et** le non pointage de la bonne balise n'engendrent pas de double pénalité.
- Le choix de valider ou non une balise revient entièrement au concurrent ; le contrôleur ne doit jamais intervenir
- Le tableau ci-dessous récapitule les différentes possibilités par niveau.

	Points remarquables	Angle	Distance	Dénivelé
Club Poney 2, Club 1	oui	xxxx	xxxx	xxxx
Club Elite et Amateur 3	oui	oui	oui	xxxx
Amateur 2, Amateur 1	oui	oui	oui	oui

### • Exemple ci-dessous :

- Les balises bleues : concurrents Club Elite, C, L, U, B, relevées en salle des cartes
- Les balises rouges : concurrents Amateur 2 : V, W, X, Y relevées en salle des cartes
- Chaque balise est distante d'une autre d'au moins 100m et placée sur un chemin
- Tous les numéros de parcelle forestière figurent sur la carte et le terrain.
- Les concurrents sont prévenus de la présence d'autres balises et des pénalités possibles
- Reprise de l'itinéraire pour tout le monde au point Z.





## B- Épreuves Club Poney 2, Club Poney

- Les débutants se repèrent principalement sur des critères visuels évidents; routes, chemins, bâtiments lisières. Quand plusieurs solutions se présentent, ils ont tendance à suivre ce que leurs yeux leur proposent, plutôt que d'exploiter les informations de la carte
- Résumé : les débutants suivent des chemins. Le raisonnement va de l'espace visuel vers la carte.
- Le POR doit donc être adapté à des jeunes cavaliers qui découvrent la lecture de carte. Il faut s'appuyer uniquement sur le visuel. Le parcours doit être totalement sécurisé et ludique.
- Caractéristiques du POR :
  - Distance maximale : 5 km, vitesse entre 4 et 7 km/h, vitesse moyenne inférieure à 6 km/h (voir paragraphe A-3" calcul de la vitesse moyenne " en début de document)
  - Carte au 1/12500<sup>ème</sup>
  - Contrôles immanquables et arrivées multiples impossibles
  - Certains tronçons peuvent être effectués sans notion de temps idéal, dans un temps maximum
  - Il est possible de baliser certains passages plus difficiles avec du ruban de chantier ou autre, en donnant une distance et une vitesse.

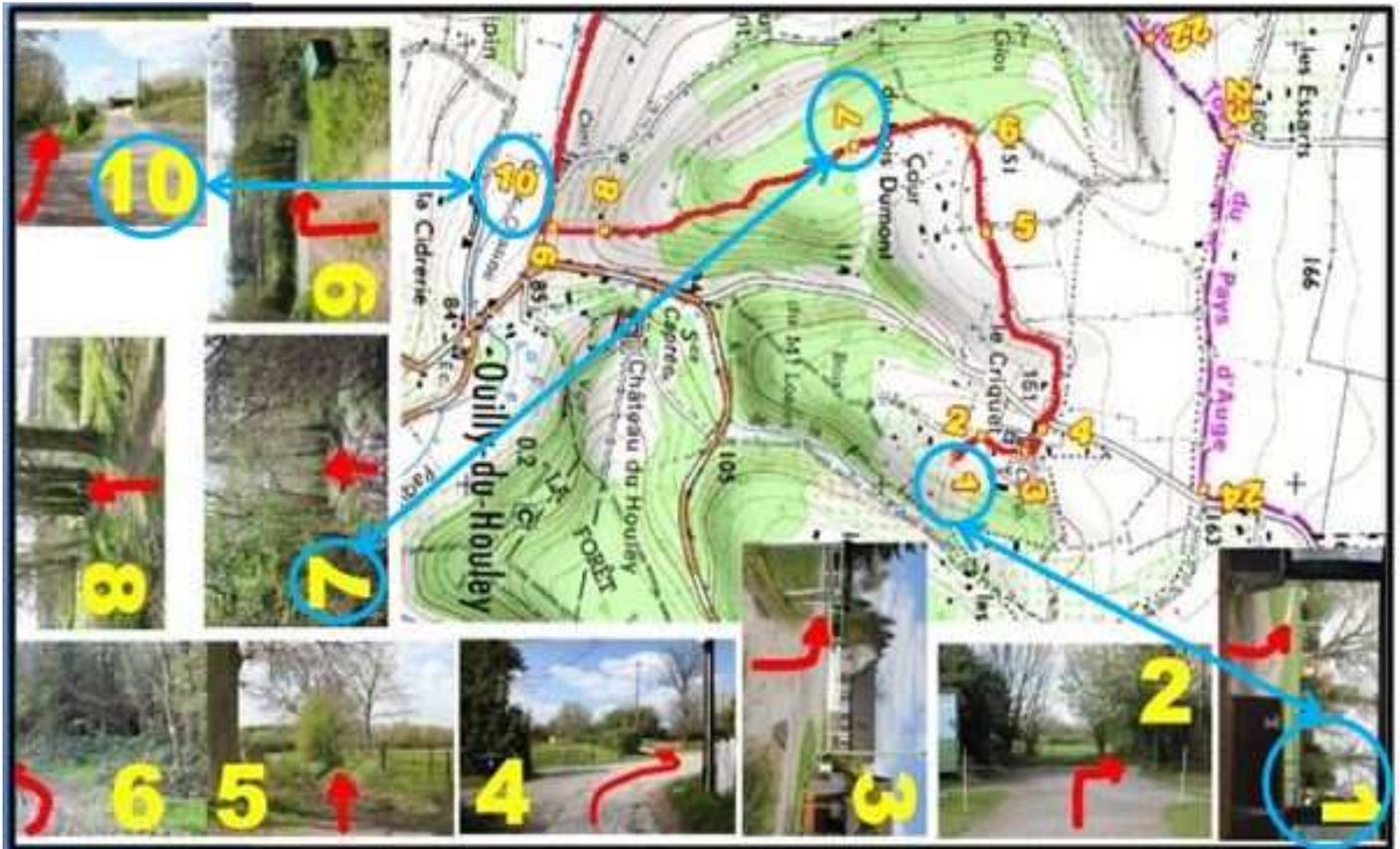
### Trois présentations possibles :

1. la lecture de carte
2. le road-book
3. le point à point.

Dans les pages suivantes, les exemples ne sont pas exhaustifs. Tout autre moyen permettant aux cavaliers débutants de s'approprier la lecture de carte est bienvenu.

## 1- La lecture de carte

- Le tracé doit être effectué sur carte au 1/12500<sup>ème</sup>, facile à suivre avec un très faible risque d'erreur.
- Il est conseillé de donner la carte déjà tracée aux concurrents. On leur laissera un temps de prise de connaissance en salle des cartes (5 ou 10 minutes)
- Au chef de piste d'être inventif et pédagogique, afin de permettre au concurrent débutant de s'appropriier la carte.
- **Exemple** : Ici le chef de piste a choisi de faire correspondre chaque changement de direction avec une photo.
  - A chaque carrefour un numéro est mentionné sur la carte ; ce numéro est en correspondance avec une photo
  - Chaque photo est orientée dans le même sens que le chemin à suivre de la carte
  - Pour bien voir la photo, le cavalier va donc tourner sa carte à chaque carrefour et acquérir facilement des automatismes.



## 2- Le Road Book

- Il peut prendre différentes formes. Il doit être parfaitement compréhensible par de jeunes enfants. On préférera la numérotation du bas vers le haut, dans l'esprit de la lecture de carte.
- Tous les carrefours sont identifiés. On peut utiliser des schémas sur lesquels figurent tous les points remarquables
- Si l'on utilise des photographies, elles doivent être prises au sol. On évitera les photos aériennes, difficiles à interpréter
- *Dans l'exemple suivant, on note le parallèle entre la photo et la carte tracée. Les commentaires sont explicites et prennent en compte le visuel essentiellement. Les distances sont données à titre indicatif. Elles ne sont pas déterminantes dans le suivi du parcours.*

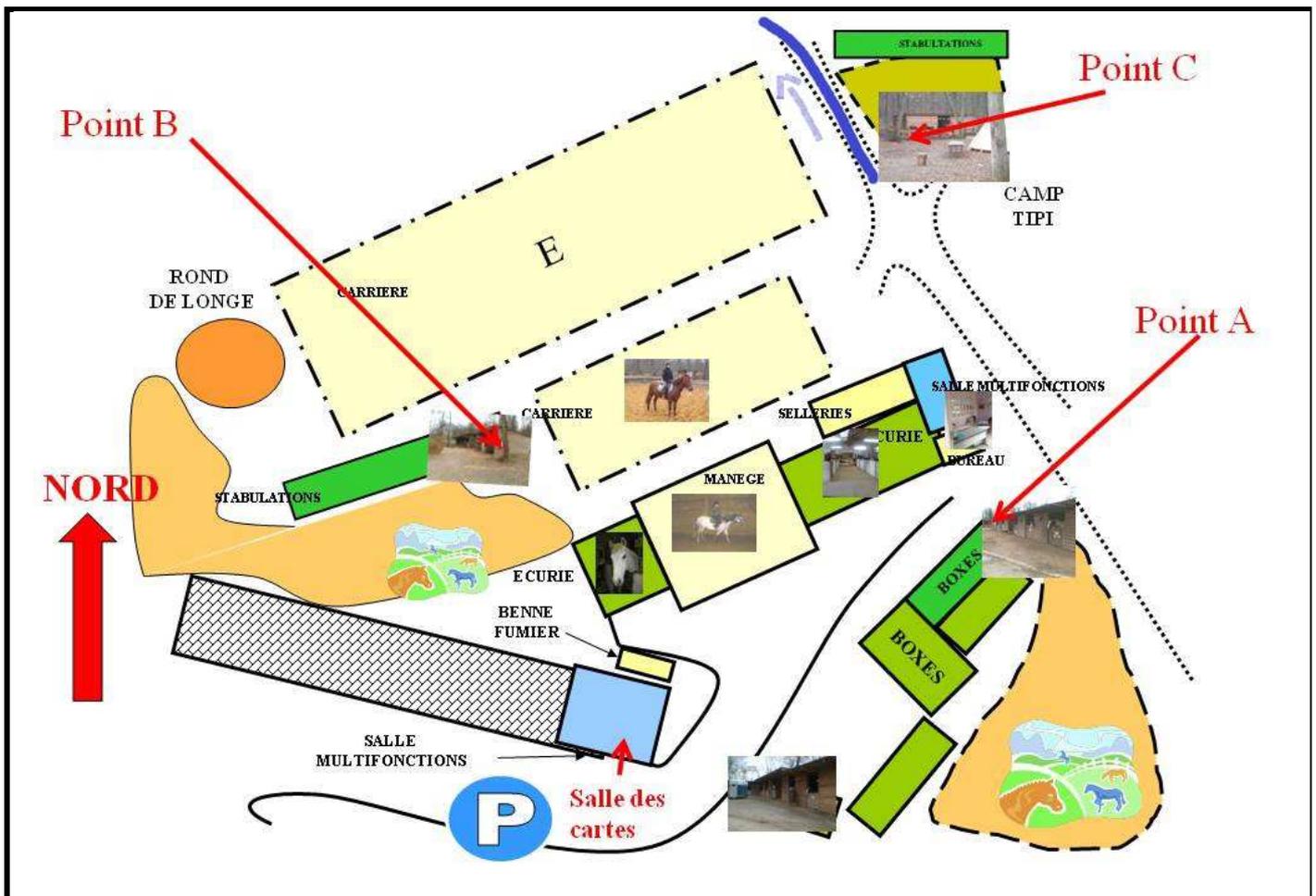
5			<p>Continuez le chemin sur 220m</p> <p>Repère les maisons à gauche</p>
4			<p>Traverser le carrefour et suivre le chemin carrossable sur 550m</p> <p>Repère longue maison à gauche et croisement route</p>
3			<p>Tournez à gauche</p> <p>Suivre la route sur 85m</p> <p>Repère Maison en L et hangar à gauche</p>
2			<p>Tournez à droite</p> <p>Suivre la route sur 150m</p> <p>Vous devez passer à côté d'un hangar (rectangle noir rayé)</p>
1			<p>Sortir de la salle des cartes (du manège)</p> <p>Suivre le chemin sur 78m</p>

### 3- le point à point

- 3 points au maximum
- Dans un endroit totalement sécurisé, voire clos comme le centre équestre
- Utiliser uniquement des points remarquables
- Donner des consignes claires et concises, avec un temps maximum. Pas de pénalités en-dessous du temps maximum
- Positionner un contrôleur à la reprise de l'itinéraire, qui peut orienter les cavaliers
- Dans l'exemple ci-dessous, le centre équestre est représenté en plan de masse avec des photos. Les flèches indiquent précisément l'endroit de la balise.

#### Consigne

**Vous avez un temps maximum de 20 minutes pour aller chercher les points A, B et C en sortant de la salle des cartes. Votre itinéraire démarre au point C, sur l'autre carte fournie. Le contrôleur du point C notera votre heure d'arrivée et vous donnera la vitesse du tronçon suivant.**





## C- Épreuves Club 1

Sur ce premier niveau de compétition à cheval, les compétences du concurrent restent proches du niveau Club Poney.

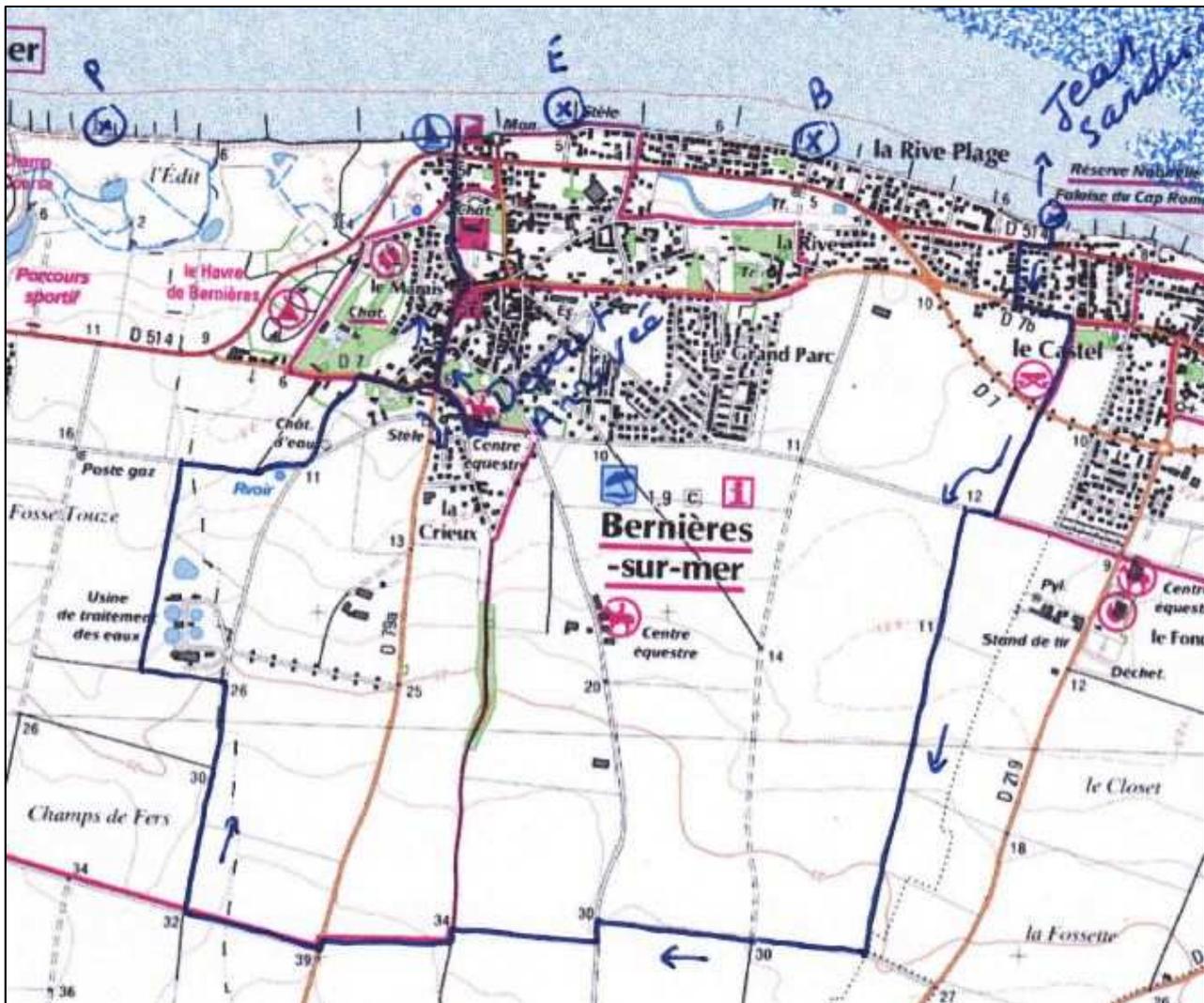
- Le cavalier se fie d'abord à ce qu'il voit et va ensuite vers la carte. Il n'interprète pas encore la carte
- Le tracé doit emprunter des chemins bien visibles. **Il ne doit pas y avoir d'erreur possible**
- Le premier et seul fondamental utilisé à ce niveau est le point remarquable : rivière, bâtiment, calvaire etc.
- Caractéristiques du POR :
  - Distance maximale : 12 km
  - Vitesse entre 5 et 10 km/h
  - Vitesse moyenne inférieure à 7 km/h (voir paragraphe A-3)
  - Carte au 1/25000<sup>ème</sup>
  - Contrôles immanquables et arrivées multiples impossibles
  - Certains tronçons peuvent être effectués sans notion de temps idéal, dans un temps maximum
  - Il est possible de baliser certains passages plus difficiles avec du ruban de chantier ou autre, en donnant une distance et une vitesse.
  - Il est possible voire conseillé, de donner la carte déjà tracée aux concurrents. On leur laissera un temps de prise de connaissance en salle des cartes (5 ou 10 minutes)

### Trois présentations possibles uniquement :

1. la lecture de carte
2. le road-book
3. le point à point.

## 1- La lecture de carte

- Chemins ouverts et correspondance carte-terrain sans difficulté topographique, en utilisant principalement les points remarquables. Ne pas hésiter à ajouter sur la carte mère toutes les informations utiles ou relatives à la sécurité
- Il est possible de donner une vitesse pour chaque tronçon, ou d'indiquer le temps idéal d'un tronçon. Dans ce deuxième cas, les concurrents peuvent se concentrer sur le tracé, la notion de distance reste secondaire
- Les concurrents doivent avoir du temps pour corriger leur erreur. Le placement des contrôles doit en tenir compte.
- Les concurrents tournent à gauche ou à droite "au bout du chemin" !

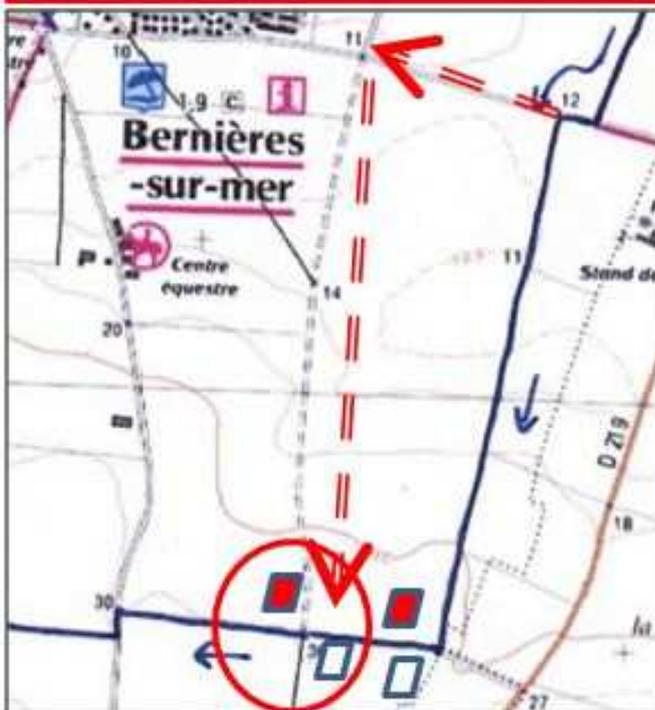


## Exemples de tracés et de conception des contrôles

### Lisière ou ligne à haute tension : points remarquables facilitant le changement de direction



**Contrôles de tronçon immanquables : si les concurrents tournent un chemin plus tard (carte de plaine) ou un chemin plus tôt (carte de forêt), ils trouvent quand-même le contrôle.**



## 2- Le road-book

- Il permet au débutant de s'approprier la lecture de carte de manière progressive
- Il est constitué de schémas représentant chaque carrefour ; les schémas se rapprochent de la symbolique des cartes IGN
- Il peut être agrémenté de photos et mentionner les principaux points remarquables
- Il est orienté dans le sens du déplacement : sur l'exemple ci-dessous, des petites boussoles figurent au coin de certaines photos.
- La numérotation de la page du bas vers le haut habitue le concurrent à orienter sa carte
- On ajoute sous chaque schéma, à titre indicatif, la distance à suivre et le sens du dénivelé (↑)
- On ajoute sous chaque schéma, à titre indicatif, la distance à parcourir et le sens du dénivelé (flèches noires)

<b>190m</b>	
<b>250m</b>	
<b>300m</b>	
<b>600m</b>	
<b>150m</b>	

### 3- Le point à point

- 5 points au maximum : Le but est d'aller chercher des points situés sur des points remarquables : orée de bois, bâtiment, ruisseau, monument particulier...
- On donnera :
  - Soit un temps maximum (conseillé) : pas de pénalités en-dessous du temps accordé
  - Soit un temps idéal : pénalités en-dessus et en dessous du temps accordé
- Il est important de mettre une balise à chaque point
- *La présence de photos peut être bienvenue dans certains cas, comme dans l'exemple ci-dessous.*

A partir de la salle des cartes, vous avez un **temps maximum de 47 minutes** pour rejoindre le point « Jean-Sandrine » sur la plage : vous suivrez d'abord votre itinéraire, puis passerez dans l'ordre par les points P, E et B. Une personne vous attendra à chacun des trois points !  
**NOTEZ BIEN : Le tracé a fait l'objet de toutes les autorisations de la mairie et les panneaux routiers rencontrés ne doivent pas vous empêcher d'utiliser l'itinéraire prévu !**  
 Pour vous aider, voici les photos des trois points et du point Jean Sandrine !

POINT P :



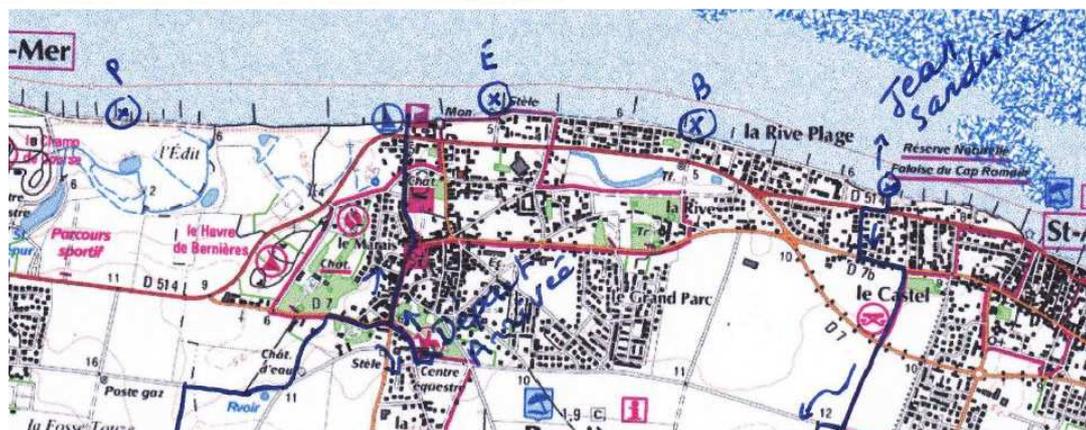
POINT B :



POINT E :



Point Jean Sandrine





## D- Épreuves Club Elite – Épreuves Amateur 3

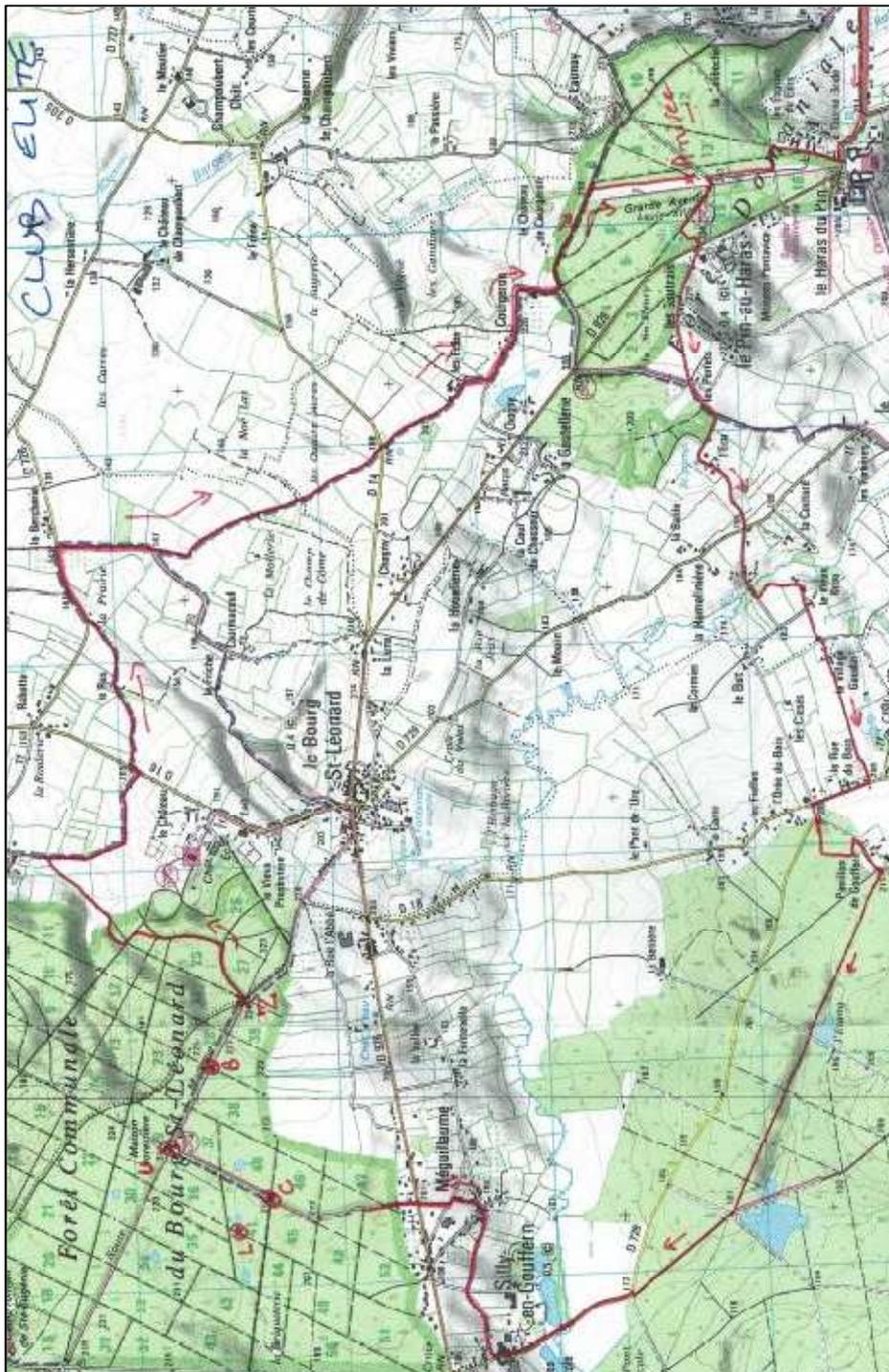
- La catégorie Club Elite-Amateur 3 est une catégorie intermédiaire pour des cavaliers en progression. Ils commencent à interpréter la carte et suivre le tracé
- C'est le début de l'appropriation des angles et des distances. Les concurrents commencent à maîtriser l'utilisation de la boussole et à gérer les distances avec une marge d'erreur possible de l'ordre de 30% (cf paragraphe A-4)
- Les cavaliers découvrent le dénivelé
- Les concurrents ont besoin de temps pour corriger leur erreur et utilisent les points remarquables pour affiner leur choix
- Caractéristiques du POR :
  - Distance maximale : 20 km
  - Vitesses entre 5 et 12 km/h
  - Vitesse moyenne inférieure à 9 km/h (voir paragraphe A-3)
  - Carte au 1/25000<sup>ème</sup>
  - Contrôles de tronçons immanquables mais arrivées multiples possibles
  - Il est possible de donner la carte déjà tracée aux concurrents, ce qui met tous les concurrents dans les mêmes conditions de départ. Dans ce cas, on leur laisse un temps de prise de connaissance en salle des cartes (5 minutes suffisent). Il est important d'utiliser un stylo transparent pour le tracé afin que les concurrents voient les détails. On laissera une carte vierge à disposition en salle des cartes.

### Présentations possibles :

1. Lecture de carte
2. Road-book agrémenté ou non de photos
3. Point à point, ou carte semi-muette, ou azimuth départ de chemin

## 1- La lecture de carte

- Utilisation des fondamentaux : angle, distance, point remarquable et approche du dénivelé
- Répartir, si possible, les difficultés topographiques parmi ces fondamentaux
- Le tracé se fait majoritairement sur chemins et sentiers ouverts
- Possibilité de hors piste sur 100m environ, de point remarquable en point remarquable, visibles de l'un à l'autre (traversée de champ par exemple)



### Exemple de contrôle de passage utilisant le fondamental "distance"

- A ce niveau, dans le cas d'un chemin similaire à celui à suivre, la distance entre les 2 chemins doit être au minimum de 30% du total de la distance à parcourir.
- *Dans cet exemple, le chemin à suivre est à 335 m du carrefour des chemins balisés. des deux sentiers balisés ; Les concurrents rencontrent un autre chemin avec le même angle à 220m, soit une marge d'erreur de 30%.*

*Le contrôleur est placé dans un chemin non visible du mauvais itinéraire, face à la bonne arrivée. Les concurrents ont donc tout leur temps pour réaliser et corriger leur erreur*



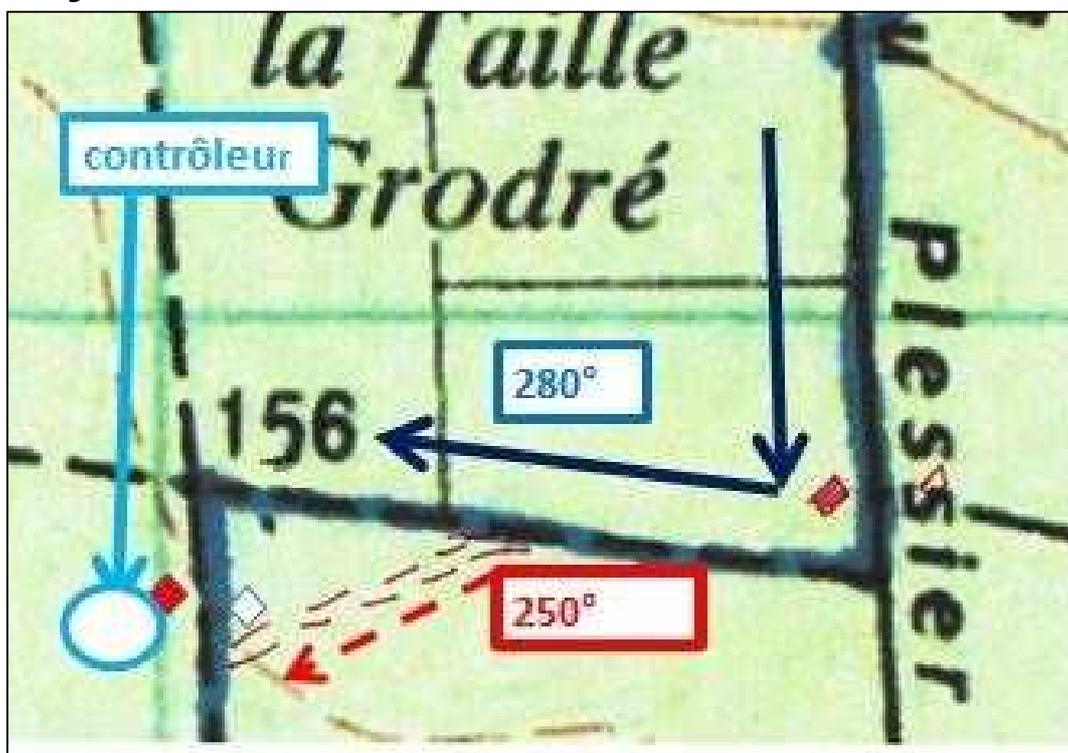
### Exemple de contrôle de passage basé sur les points remarquables

- **Fondamental utilisé** : la limite de forêt domaniale à suivre : clairement matérialisée sur la carte (trait vert) et sur le terrain (grillage et fossé) ; située en butée de chemin
- **Autres points remarquables** : la clairière à longer et la grosse allée forestière (chemin blanc) à ne jamais rejoindre et qui permet de corriger son erreur avant de trouver le contrôle



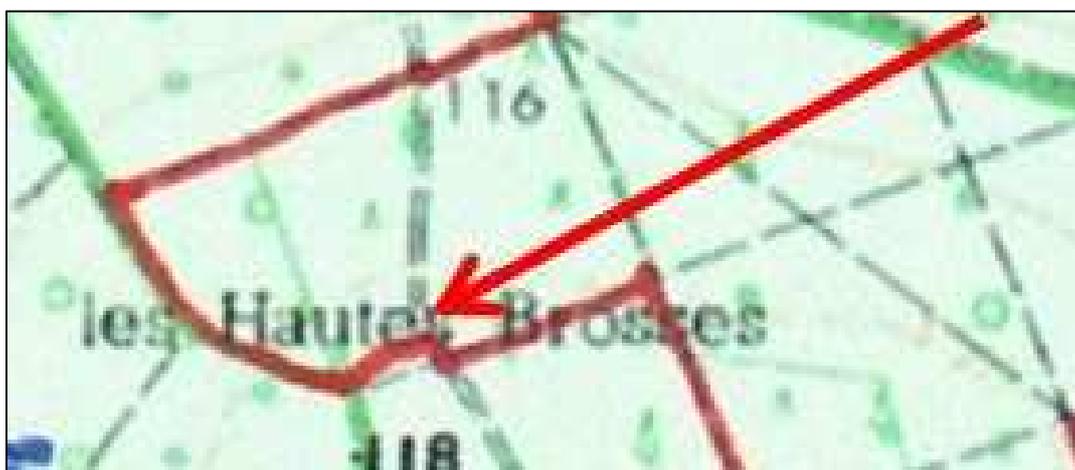
### Exemple de contrôle de passage utilisant l'angle et la distance

- **Fondamental principal utilisé** : angle. Le chemin à suivre est une limite de parcelle forestière matérialisée sur les arbres par de la peinture. Il garde le cap constant à  $280^\circ$  sur 300m.
- A 200 m, le chemin principal bifurque progressivement à  $250^\circ$ . Il faut donc utiliser la boussole et prendre le petit chemin à  $280^\circ$ , présent mais peu visible.
- **Fondamental complémentaire** : point remarquable : la limite de parcelle peinte sur les arbres est bien visible.
- Le contrôleur valide juste avant l'intersection des deux chemins. Il n'est visible que du bon chemin. Pourcentage de réussite : 60%



### Exemple de contrôle de passage utilisant la précision du concurrent en salle des cartes

- Sur le terrain, les deux chemins existent et celui à suivre est une piste cavalière



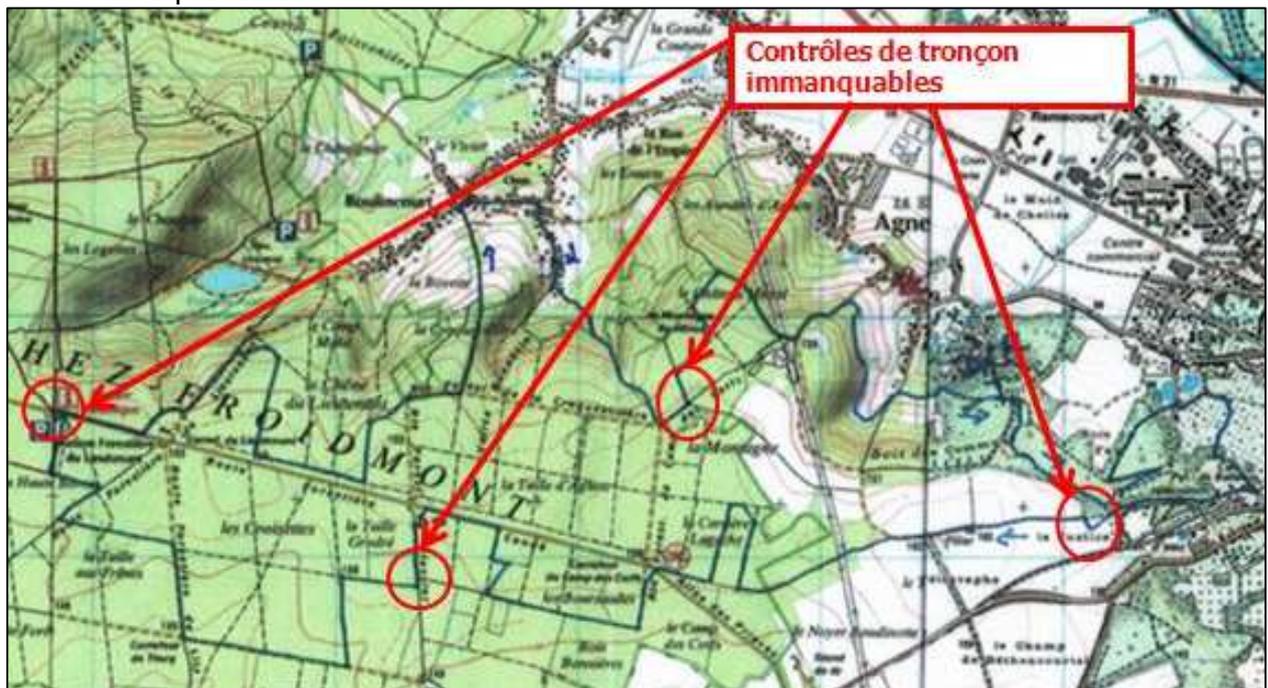
### Exemple de contrôle en sortie de hors piste

- Les passages hors-piste sur ce niveau d'épreuve relient obligatoirement des points remarquables visibles de l'un à l'autre
- *Dans l'exemple ci-dessous, l'itinéraire est tracé : pas de chemin sur la carte ni sur le terrain.*
- *Le tracé part d'un carrefour de chemins présents sur la carte et le terrain ; il arrive dans la pointe du bois, identique sur la carte et sur le terrain.*
- *L'espacement de fanions du contrôle de passage est de 25m.*



### Exemples de contrôles de tronçon

- En cas d'erreur, les concurrents doivent absolument trouver le contrôle de tronçon qui modifie leur vitesse de déplacement



## 2- Le Road-book

- Il est constitué de schémas représentant chaque carrefour ; les schémas se rapprochent de la symbolique des cartes IGN
- Il peut être agrémenté ou non de photos et mentionner les principaux points remarquables alentours
- Il est orienté dans le sens du déplacement : sur l'exemple ci-dessous, des petites boussoles figurent au coin des photos.
- La numérotation de la page du bas vers le haut habitue le concurrent à orienter sa carte  
On ajoute sous chaque schéma, à titre indicatif, la distance à parcourir, les angles à suivre et le sens du dénivelé (flèches noires)

190m 40° →		0m	
250m 35° →		75m 300° →	
300m 35° →		100m 105° →	
600m 115° →		80m 35° →	
150m 45° →			

### 3- Le Point à point

- 5 points au maximum. Les points sont obligatoirement des points remarquables. Il est important de mettre une balise à chaque point, ce qui maintient la vigilance des concurrents et l'intérêt de l'exercice
- La précision des consignes est importante. L'itinéraire est libre et la partie de terrain choisie doit permettre aux concurrents d'emprunter des chemins ouverts et faciles à suivre
- Les points peuvent :
  - figurer sur la carte mère et être recopiés par les concurrents en salle des cartes (cette solution est à privilégier) ; les consignes spécifiques seront remises au contrôle concerné
  - être recopiés sur un point de contrôle (le moins souvent possible). Prévoir un lieu abrité, table, chaises et points d'attache
- Il est possible d'utiliser un temps idéal ou un temps maximum, le deuxième étant plus ludique ; le choix sera obligatoirement indiqué sur les consignes. Ne pas hésiter à mentionner tout ce qui semble utile à la bonne réalisation.
- Si les concurrents pointent une balise n'appartenant pas à leur épreuve, ils sont sanctionnés par une pénalité de parcours de 30 points : le chef de piste doit être vigilant sur le placement des points : il doit proposer au concurrent des repères clairs. Les points sont séparés de 100 m minimum.
- Les concurrents n'arriveront pas au dernier point par le tracé du tronçon suivant
- Si la reprise du tracé se fait au dernier point, celui-ci ne sera donc pas un contrôle de tronçon.
- Dans l'exemple ci-dessous, le contrôle de tronçon n'est pas à la reprise de l'itinéraire.

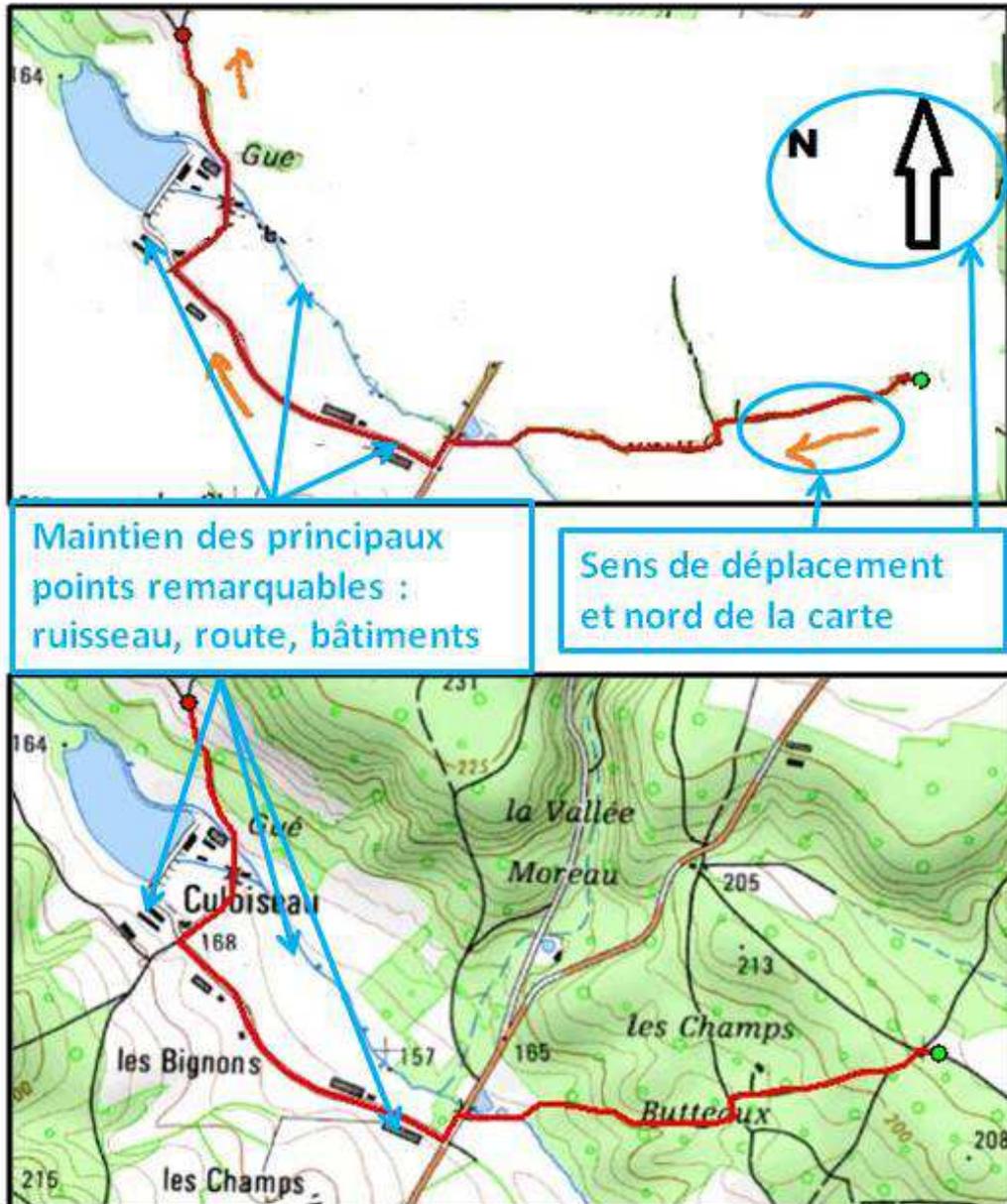
**C : carrefour parcelles 45/46/41/40**  
**L : croisement chemin/ruisseau**  
**U : maison forestière**  
**B : carrefour parcelles 38/39/23/28**  
**Z : carrefour en étoile avec GR et limite de commune**

A partir de ce contrôle, vous avez **exactement** 14 minutes (temps idéal) pour rejoindre le point Z en passant par les points C, L, U, B, que vous avez relevés en salle des cartes.  
 Une fois au point Z vous continuerez votre tronçon à 10 km/h jusqu'au contrôle suivant.  
**RAPPEL : en application du règlement 2017, nous vous rappelons que tout pointage d'une balise n'appartenant pas à votre épreuve entrainera une pénalité de 30 points ! Alors soyez attentifs !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!**

#### 4- La carte semi-muette

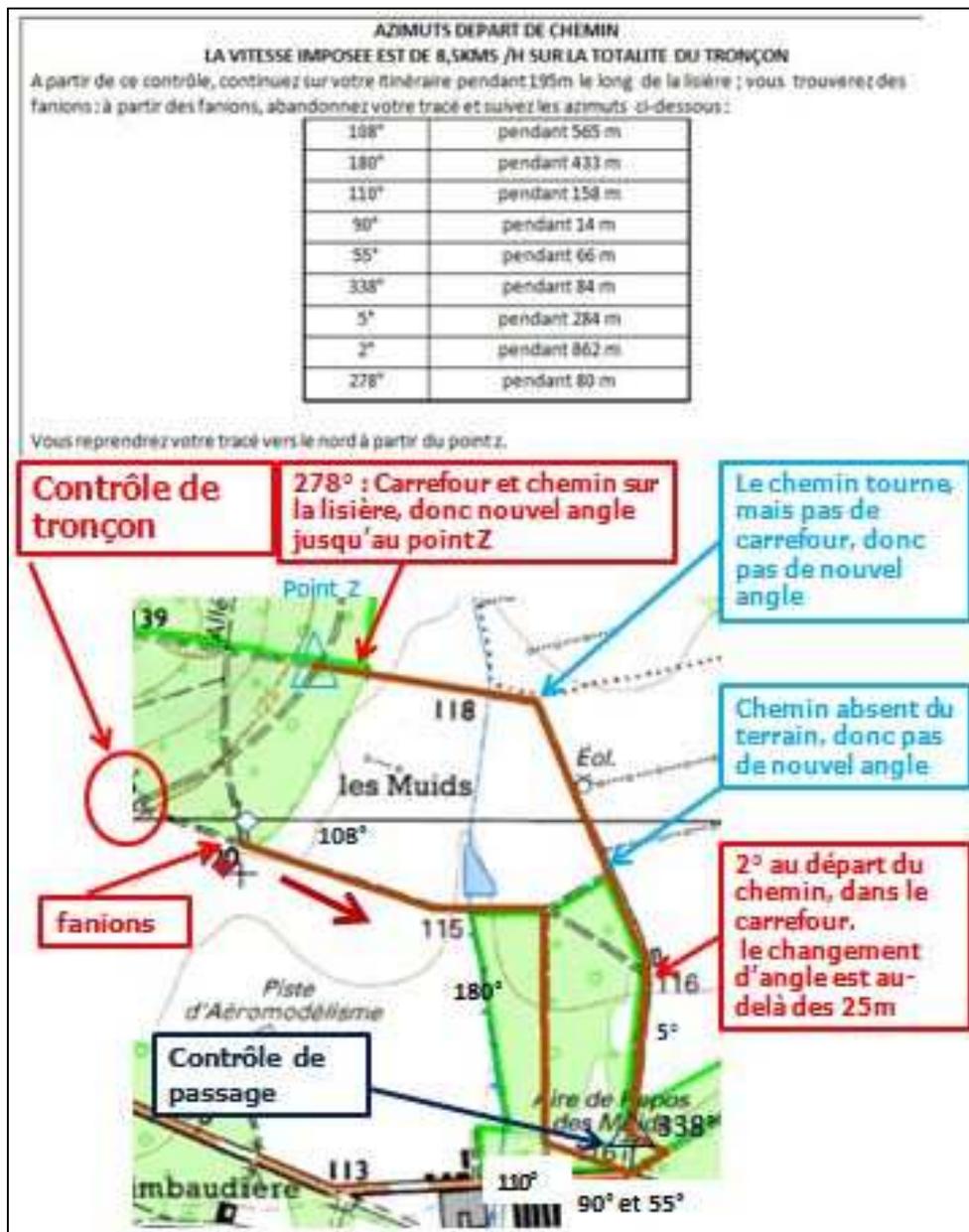
- Le principe est d'enlever une partie des détails de la carte. C'est une forme d'azimut-distance, sans liste écrite d'azimuts et d'angles
- On fait figurer sur cette partie tracée les principaux points remarquables
- Elle est distribuée au cavalier directement tracée
- On peut tracer cette partie directement sur les copies de carte remises en salle des cartes
- Dans l'exemple ci-dessous, les concurrents se déplacent sans précision de végétation ou de dénivelé. Ils s'appuient sur les bâtiments, les cours d'eau et la route
- Comme pour les azimuts, la carte des concurrents est mise sous enveloppe ou laissée à disposition
- Contrôle conseillé à la reprise du tracé

Un ou plusieurs contrôles de passages peuvent être positionnés sur le tronçon.



## 5- L'azimut "Départ de chemin"

- L'angle est pris sur les 15/25 premiers mètres du chemin, sans se préoccuper des modifications au-delà. Le cavalier utilise principalement les angles. Un nouvel angle étant donné à chaque carrefour, les distances sont indicatives
- Le chef de piste mesure obligatoirement les angles et les distances, sur le terrain, à l'aide d'une boussole et d'une roulette ; il part du milieu du carrefour
- Les consignes doivent être claires, le départ du parcours matérialisé par des fanions. La reprise d'itinéraire se fait lors d'un contrôle ou sur consigne spécifique
- La carte des concurrents est mise ou non, sous enveloppe, en fonction de la conception du POR et des conditions de reprise de l'itinéraire : *Dans le cas ci-dessous, la carte est laissée aux concurrents qui reprennent leur tracé à la fin des azimuts*



## E- Épreuves Amateur 2

- Les concurrents des épreuves Amateur 2 ont une maîtrise de lecture du tracé et des fondamentaux en fin d'acquisition
- Ces concurrents maîtrisent les angles et les distances et commencent à utiliser le dénivelé. Les points remarquables viennent confirmer ou infirmer leurs choix. Les concurrents Amateur 2 commencent à suivre un itinéraire
- Hors piste :
  - De point remarquable en point remarquable visibles de l'un à l'autre.
  - Environ 100m quand les points remarquables ne sont pas visibles de l'un à l'autre.
- Caractéristiques du POR :
  - Distance maximale : de 25 km sur 2 jours et 20 km sur 1 journée
  - Vitesses entre 5 et 12 km/h
  - Vitesse moyenne inférieure à 10 km/h (cf. paragraphe A-3)
  - Comme pour les niveaux Club, il est possible de donner la carte déjà tracée aux concurrents, ce qui met tous les concurrents dans les mêmes conditions de départ. Dans ce cas, on leur laisse un temps de prise de connaissance en salle des cartes (5 minutes suffisent). Il est important d'utiliser un stylo transparent pour le tracé afin que les concurrents voient les détails. On laissera une carte vierge à disposition en salle des cartes.

### Présentations possibles :

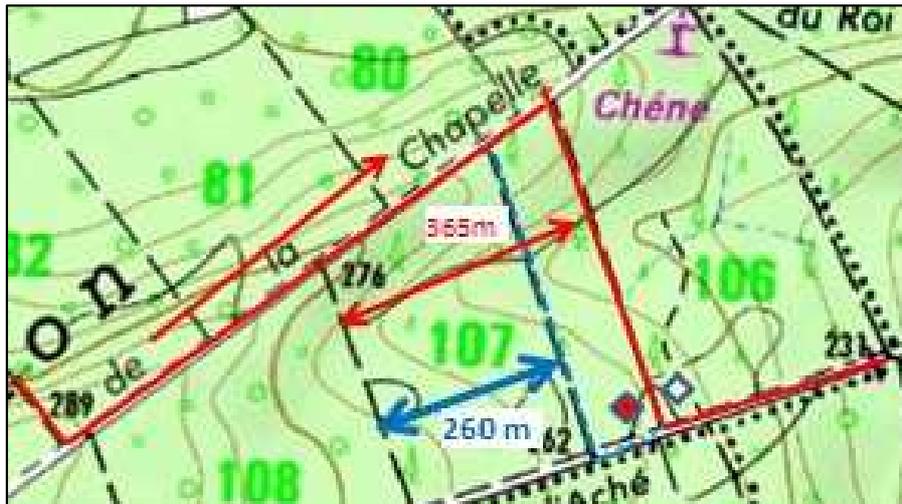
1. lecture de carte
  2. Road-book
- au maximum 2 parmi :
    3. point à point
    4. carte muette
    5. azimut départ de chemin
    6. azimut en ligne

### 1- Lecture de carte

- Répartition des 4 fondamentaux sur les différents contrôles, en fonction des possibilités offertes par le terrain
- Utilisation d'entrées de chemins disparues ou cachées
- Possibilité de hors-piste de point remarquable en point remarquable visibles de l'un à l'autre, sans conditions de distance.
- Si les points remarquables ne sont pas visibles de l'un à l'autre, la distance du hors-piste ne dépassera pas 100m (environ)
- Utilisation des distances parmi plusieurs chemins parallèles
- Début de prise en compte du dénivelé
- Exploitation de toute autre différence entre la carte et la réalité sur le terrain.

### Exemple de contrôle de passage utilisant le fondamental "distance"

- Dans le cas d'un chemin similaire à celui à suivre, la distance entre les 2 chemins doit être au minimum de 25% du total de la distance à parcourir :
- *Dans l'exemple ci-dessous, la distance à parcourir à partir du changement de végétation (feuillus, conifères) est de 365 m ; un premier chemin à ne pas prendre se trouve à 260m, soit plus de 27% de marge d'erreur.*



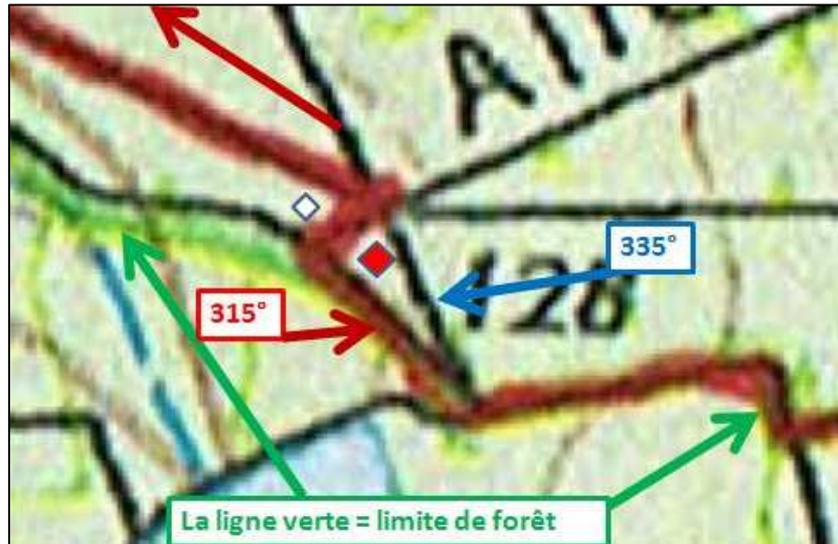
### Exemple de contrôle de tronçon utilisant le fondamental "angle"

- *Dans le cas présent, l'entrée du chemin à suivre, présent sur la carte, ( $355^\circ$  sur plus de 50m) est totalement cachée. Une fois passée la zone encombrée, une roue de tracteur est bien présente et le cap à suivre amène directement sur le contrôleur qui valide le passage précis par un poinçon.*
- *Erreurs possibles : suivre le chemin bien visible sur le terrain (absent de la carte), en partant à  $310^\circ$  ou le chemin de la carte visible sur le terrain à  $44^\circ$ . Les concurrents ont 90 m ou 75 m suivant le cas, pour rectifier leur erreur. La marge d'erreur est de  $45^\circ$  ou  $50^\circ$  suivant le cas.*
- *Le contrôle de tronçon qui suit valide tous les concurrents sans compter de mauvaise arrivée.*
- Le taux de réussite à ce contrôle est de 37%



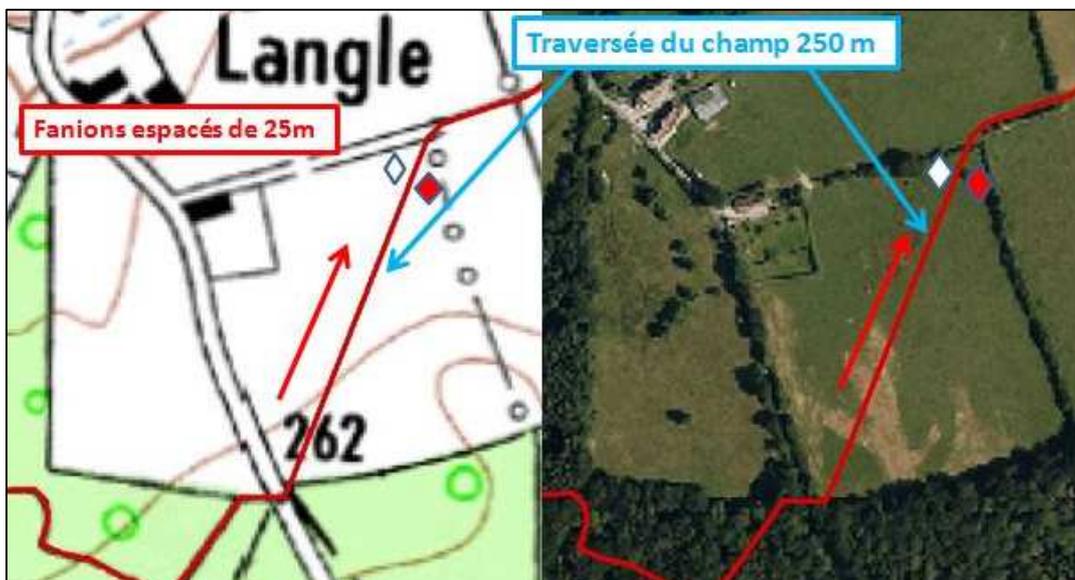
### Exemple de contrôle de passage utilisant en priorité un point remarquable

- Dans l'exemple ci-dessous, le concurrent doit suivre le périmètre de forêt domaniale représenté sur la carte par un trait vert et sur le terrain par un fossé. Sur cette épreuve, le tracé utilisait et suivait ce repère pendant plus de 1050m avant le contrôle de passage !
- Le chemin périmètre et l'autre chemin existent bien tous les deux, avec une différence d'angle de 20°. L'angle sert juste conforter la prise de décision liée au point remarquable.
- Le taux de réussite à ce contrôle est de 81%



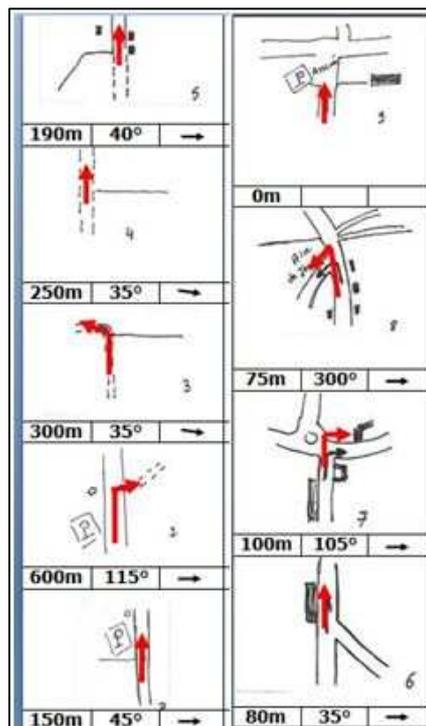
### Exemple de passage hors-piste

- Les passages hors-piste sur ce niveau d'épreuve relient :
  - des points remarquables visibles de l'un à l'autre sans limitation de distance
  - des points remarquables non visibles de l'un à l'autre avec une limite d'environ 100m
- Dans l'exemple ci-dessous, le tracé part d'un carrefour route-chemin présent sur la carte et le terrain. Il arrive dans l'angle d'une haie et d'un chemin, existants sur la carte et le terrain
- Le point d'arrivée est visible du point de départ, la distance parcourue dans le champ est de 250m
- L'espacement des fanions du contrôle de passage est de 25m



## 2- Le road book

- On peut imaginer tout type de road-book :
  - avec ou sans photos,
  - en utilisant des photos aériennes
  - avec schéma, angles et distances
- les exemples des niveaux Club 1 et Club Elite peuvent être adaptés ainsi :



## 3- Le point à point et les calculs de points

- Il est conseillé de mettre une balise sur chaque point, ce qui maintient la vigilance des concurrents et l'intérêt de l'exercice. Celui-ci rend attrayant une zone de la carte comportant peu de difficultés topographiques
- Les points peuvent :
  - figurer sur la carte mère et être copiés ou être calculés par les concurrents en salle des cartes (solution à privilégier)
  - être copiés ou calculés sur un point de contrôle. Prévoir un lieu abrité, table, chaises et points d'attache.
- Ils doivent obligatoirement être identifiables par des fondamentaux sur le terrain
- Il est possible de donner un temps idéal ou un temps maximum, le deuxième étant plus ludique
- Les calculs doivent être vérifiés plusieurs fois, par le chef de piste et par un tiers ; aussi précis soient-ils, il faut tenir compte d'une légère marge d'erreur dans la détermination du point par les concurrents et placer les balises visibles dans un rayon de 25m autour du point
- Lorsque l'organisation le permet, il est préférable de mettre des balises humaines sur les points
- La précision des consignes est importante. L'itinéraire est libre et la partie de terrain choisie pour cette course doit permettre aux concurrents d'emprunter majoritairement des chemins ouverts et faciles à suivre. Le hors piste est possible sur courte distance pour permettre d'atteindre un point remarquable

- Dans le cas d'un point à point multi niveaux, on n'utilisera pas les calculs de points
- Comme pour les autres niveaux d'épreuve, si les concurrents pointent une balise n'appartenant pas à leur épreuve, ils sont sanctionnés par une pénalité de parcours de 30 points

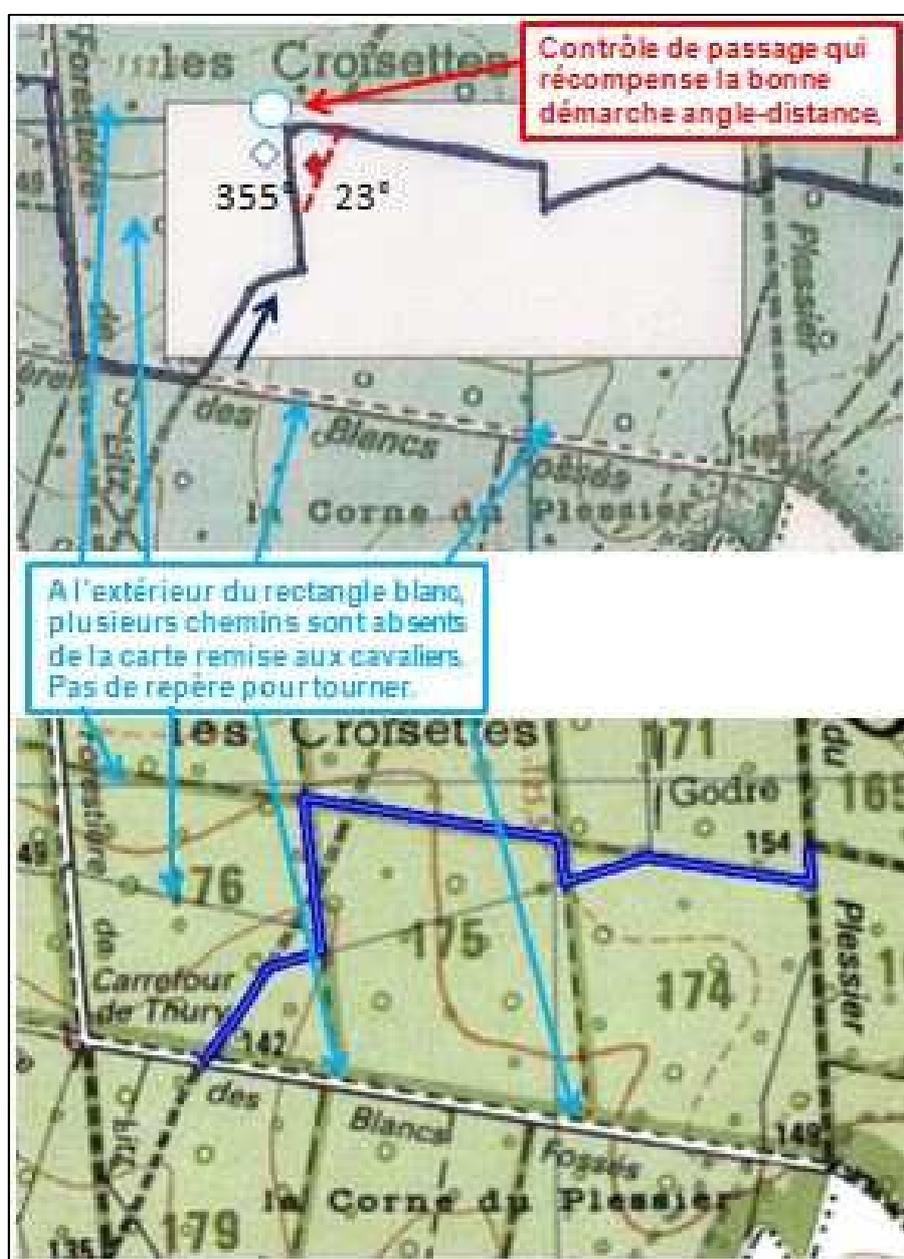
### Calcul de coordonnées géographiques, Lambert ou UTM

- Il est fondamental, pour ce niveau où les concurrents abordent pour la première fois les calculs de point, que la demande soit précise. Le calcul de points à partir de coordonnées est particulièrement adapté à ce niveau.
- Si l'on distribue des photocopies, il est **impératif** de mentionner le quadrillage utilisé sur les cartes
- Coordonnées géographiques : en principe données en degrés, minutes. Parfois en grades
- Coordonnées rectangulaires ou kilométriques Lambert : données en kilomètres et mètres
- Coordonnées rectangulaires ou kilométriques UTM : données en kilomètres et mètres
- **Dans l'exemple ci-dessous**, tous les points sont donnés en coordonnées UTM ; le quadrillage apparait en bordure de carte
- **Consignes salle des cartes** : Calculez ces points en salle des cartes ; des précisions vous seront apportées sur le parcours :
  - Point Y : coordonnées UTM fuseau 31 = 422780 et 5273240 ;
  - Point Z : coordonnées UTM fuseau 31 = 422700 et 5273000
- **Consignes au contrôle** : A partir de ce contrôle vous avez exactement (temps idéal) 30 minutes pour rejoindre le point coté 114 (entouré sur la carte). Pour ce faire, vous passerez successivement par les points A, Y, C et Z avant de reprendre l'itinéraire tracé sur votre carte.
- Les points A et C vous ont été donnés et les points Y et Z ont été calculés en salle des cartes.
- Les concurrents devaient être sûrs de leur distance sur le terrain. Tous les points étaient sur un chemin existant.



#### 4- La carte muette

- Un ou plusieurs contrôles de passages peuvent être positionnés sur le tronçon.
- Intérêt : rendre plus intéressante une zone du tracé assez simple en lecture de carte
- S'assurer de la justesse du tracé : le plus simple est de calquer les chemins de la carte
- Fournir la carte muette déjà tracée est le plus simple, soit sur la carte remise au concurrent, soit sur un papier séparé remis à l'occasion d'un contrôle
- Hors piste impossible
- *Dans l'exemple ci-dessous, l'angle à suivre est de 355°, mais un chemin plus visible part avec un angle de 23° (marge d'erreur 28°). La lecture de carte serait assez facile pour ce niveau, mais l'absence d'informations rend les décisions plus difficiles.*



## 5- L'azimut "départ de chemin"

- *Les angles sont pris* sur les 15/25 premiers mètres du chemin. Ils sont donnés à chaque changement de direction. Il y a risque d'erreur possible pour le concurrent en cas de mauvaise appréciation de la distance ou de l'angle
- Le chef de piste mesure obligatoirement les angles et les distances sur le terrain à l'aide d'une boussole et d'une roulette ; il part du milieu du carrefour
- Pas de hors piste possible : chemin ou layon
- La carte du concurrent peut être mise, ou non, sous enveloppe. Le choix dépend de la conception du POR et des conditions de reprise de l'itinéraire.
- **Dans l'exemple** ci-dessous, la carte des concurrents a été blanchie et leur a été laissée ; les consignes ont été remises au contrôle précédent



à partir de l'arrêt de votre tracé, suivez les azimuts suivants qui sont pris en départ de chemin

angle	distance
300°	325m
90°	525m
215°	46m
8°	440m
176°	70m
80°	130m

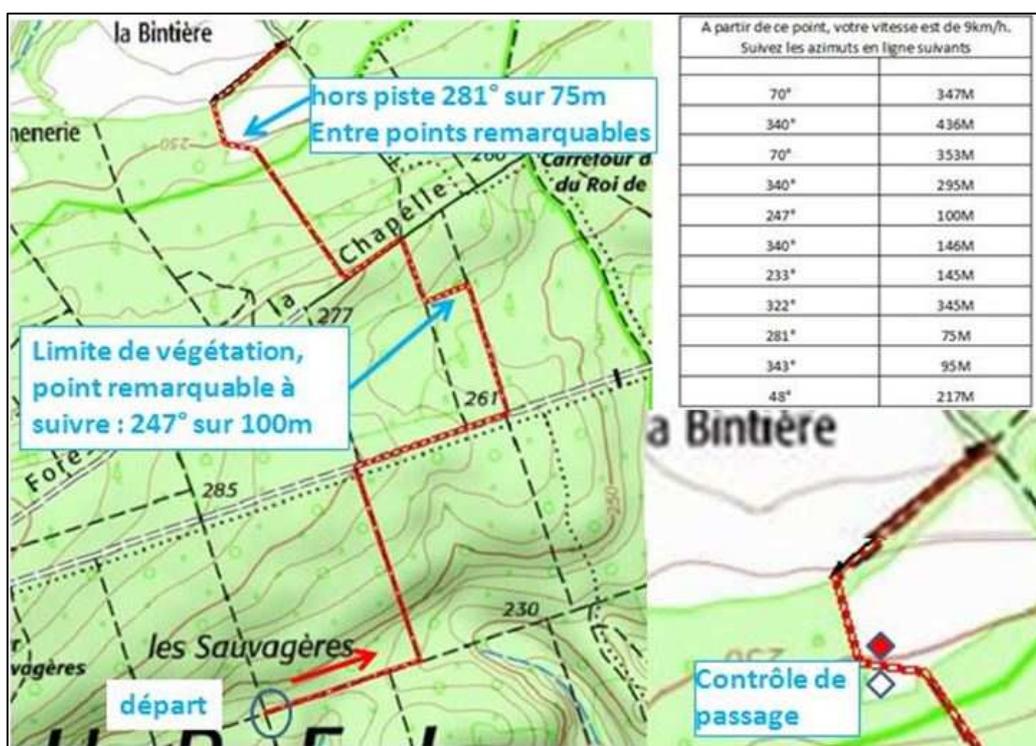


Premier chemin à 240m  
29% marge erreur, possibilité de corriger pendant plus de 500 m  
contrôle de passage réussi à 100%

Arrivée : chemin de 575m au lieu de 440m : 30% marge erreur ; peu de possibilité de se corriger ; double fanionnage et contrôle à la fin du dernier angle. Réussite 50%

## 6- L'azimut en ligne

- L'itinéraire à suivre est constitué d'une suite précise d'angles-distances.
- L'azimut en ligne peut s'inscrire dans une liste d'azimuts départ de chemin : consigne précise
- Hors piste possible sur 100 m maximum, nécessairement entre des points remarquables, en zone carrossable. Il ne peut y avoir deux azimuts en ligne hors-piste consécutifs.
- *Dans l'exemple ci-dessous, tous les angles sont donnés en ligne. Ils suivent des chemins qui le permettent, puisqu'ils sont rectilignes.*
- *Deux azimuts correspondent à un passage hors chemin : le premier longe une limite de végétation très nette sur le terrain, le deuxième relie le bout d'un chemin avec le coin d'un bois bien marqué sur le terrain. (voir photo aérienne)*
- *Cette deuxième partie hors piste fait l'objet d'une validation.*





## F- Épreuves Amateur 1

- Les concurrents des épreuves Amateur 1 ont une bonne maîtrise de la carte et des fondamentaux.
- On peut leur proposer des exercices complexes avec une marge d'erreur qui pourra descendre à 20%.
- La navigation des concurrents expérimentés repose essentiellement sur la maîtrise permanente des angles et des distances, complétée précieusement par la lecture des courbes de niveau. Les points remarquables viennent confirmer ou infirmer les premiers points.
- Les concurrents expérimentés suivent un itinéraire.
- Caractéristiques du POR :
  - Distance maximale : 35 km
  - Vitesses entre 5 et 12 km/h
  - Vitesse moyenne inférieure 10 km/h (cf. paragraphe F-4)
  - Comme pour les niveaux précédents, il est possible de donner la carte déjà tracée aux concurrents, ce qui met tous les concurrents dans les mêmes conditions de départ. Dans ce cas, on leur laisse un temps de prise de connaissance en salle des cartes (5 minutes suffisent). Il est important d'utiliser un stylo transparent pour le tracé afin que les concurrents voient les détails. On laissera une carte vierge à disposition en salle des cartes.

### Présentations possibles :

1. lecture de carte
2. road-book
3. point à point
4. carte muette
5. azimut départ de chemin
6. azimut en ligne

## 1- La lecture de carte

- Répartition des 4 fondamentaux sur les différents contrôles, en fonction des possibilités offertes par le terrain
- Utilisation de chemins disparus ou cachés avec possibilité de hors piste sans limitation particulière
- Utilisation des distances parmi plusieurs chemins parallèles
- Suivi d'un dénivelé
- Exploitation de toute autre différence entre la carte et la réalité sur le terrain.

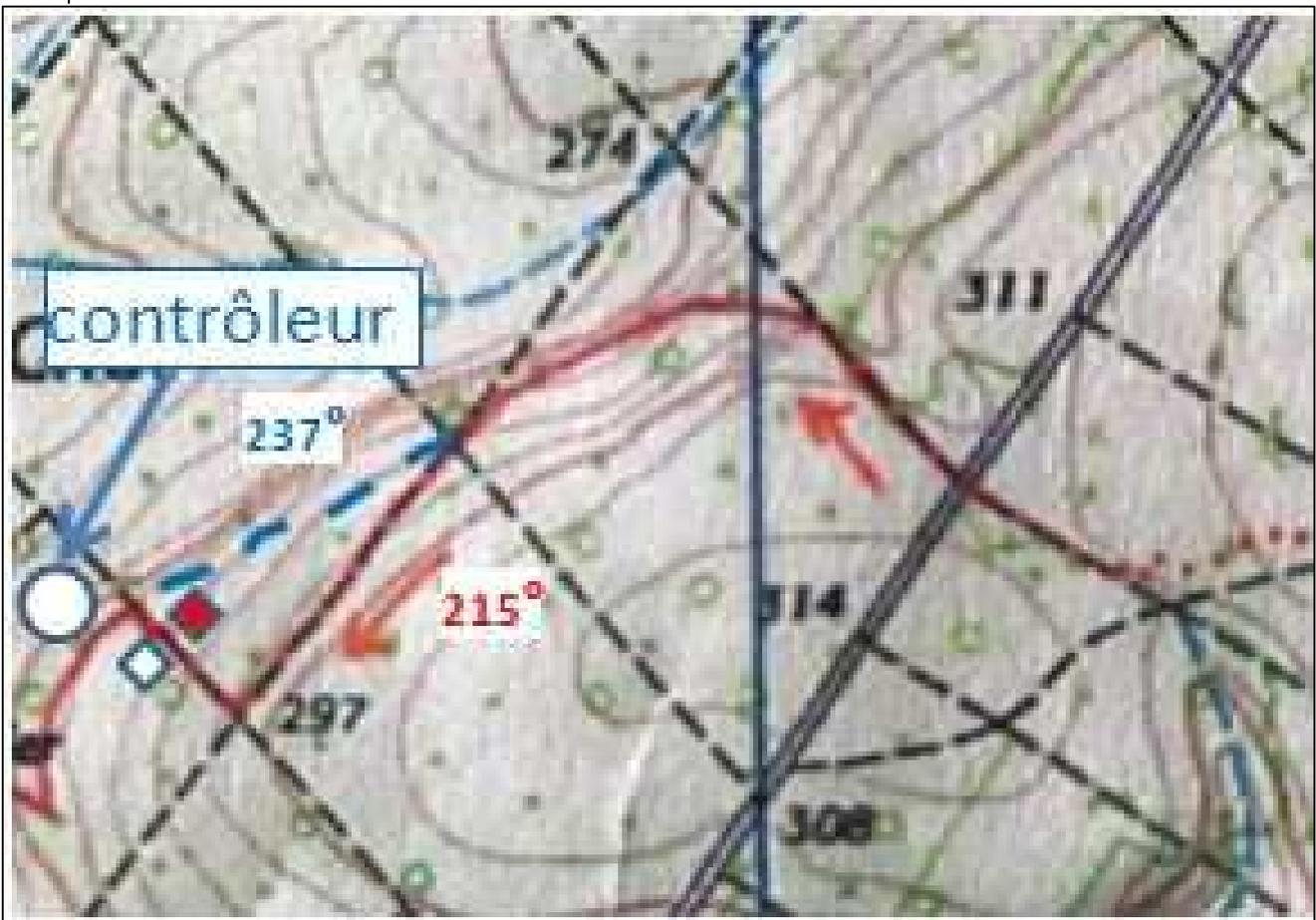
### Exemple de contrôle de passage utilisant le fondamental "distance"

- **Fondamentaux utilisés** : distance et point remarquable
- **Distance** : le chemin à suivre est à 100 m du carrefour ; deux autres chemins bien visibles partent à 50 m et à 150 m. On remarque que la marge d'erreur est ici de 50% ! L'exercice est néanmoins difficile, l'entrée du chemin à trouver étant fort encombré par la végétation. **Point remarquable** : Le premier chemin à 50 m part dans l'angle de la route.
- Le contrôle, situé dans le chemin à suivre, laissait donc au concurrent plusieurs possibilités de corriger son erreur
- Contrôle de passage : réussite 70 %



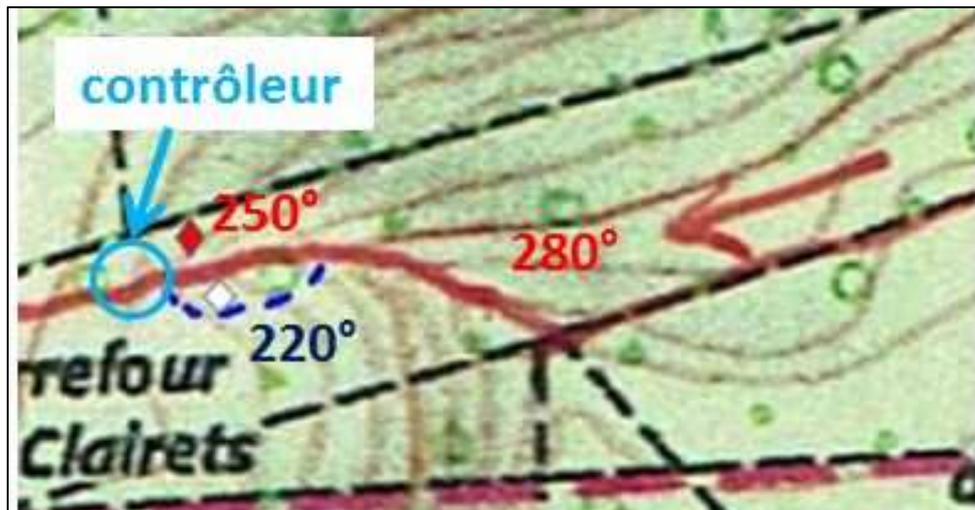
### Exemple de contrôle de passage utilisant le fondamental "angle"

- **Fondamentaux utilisés : angle-dénivelé-point remarquable**
- **Fondamental dominant "angle"** : le chemin à suivre, présent sur la carte, reste à 215° sur 300 m ; il faut ensuite bifurquer à 316° sur 250m ; le mauvais chemin part à 237° dès le carrefour
- **Fondamental "dénivelé"** : Le chemin à suivre reste pratiquement sur la même courbe de niveau sur 300 m, alors que le mauvais chemin descend progressivement, puis longe un gros dénivelé
- **Fondamental "point remarquable"** : Cet élément permet juste de conforter le concurrent dans son bon choix : le chemin à suivre utilise des limites de parcelles forestières matérialisées par des numéros sur les arbres à chaque carrefour
- L'entrée du chemin à suivre est réellement cachée par la végétation, ce qui complique fortement la tâche ; les concurrents partant dans le gros chemin ont environ 250 m pour rectifier leur erreur et faire demi-tour.
- Réussite à ce contrôle : 50%



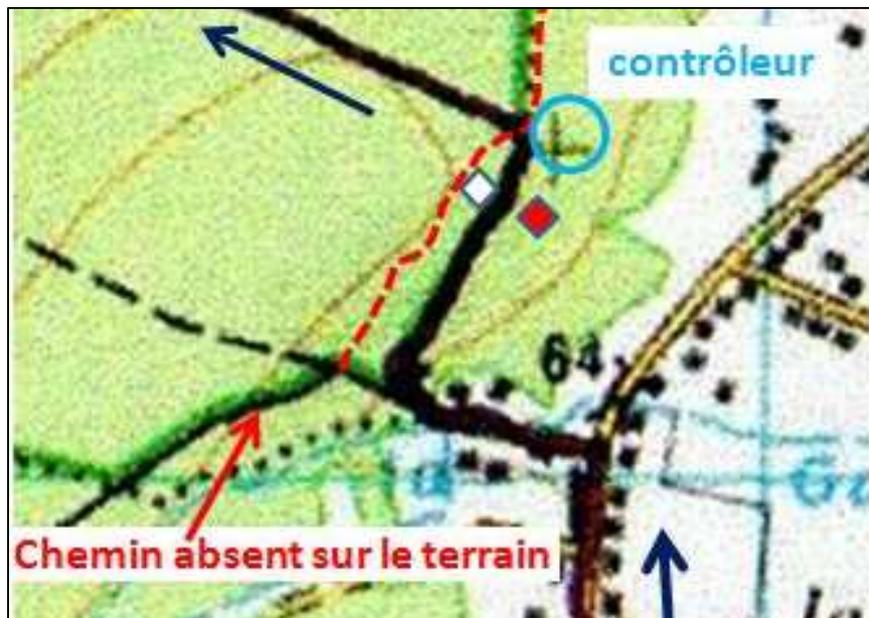
### Exemple de contrôle de passage utilisant le fondamental "dénivelé"

- **Fondamentaux utilisés : dénivelé (thalweg), angle**
- Le tracé suit exactement le thalweg d'abord à 280° puis à 250°. En bas de ce thalweg, un gros chemin correspond au tracé ; ce chemin quitte le thalweg et bifurque à 222°.
- Les concurrents doivent persister dans le creux du thalweg, sur une petite trace d'exploitation, jusqu'au sommet. Les fanions sont espacés d'environ 30m, pour valider la démarche sans pénaliser les concurrents qui serpentent dans les arbres



### Exemple de contrôle de passage utilisant le fondamental point remarquable

- **Fondamentaux utilisés : point remarquable, distance, angle**
- Le tracé suit précisément la limite de forêt domaniale (trait vert) et la limite de commune (pointillé)
- Sur le terrain pas de chemin, mais deux fossés très proches dont l'entrée, à 125m de la route est cachée ; un chemin existe sur le terrain 50m plus loin
- La validation se fait à la rencontre du chemin et du fossé ; seuls 50% des concurrents ont trouvé le bon passage !



## 2- Le road-Book

- Exercice intéressant à ce niveau sur des zones où le tracé apporte peu d'intérêt
- Toutes les variantes sont possibles dans les exemples utilisés sur les autres niveaux

## 3- Le point à point et les calculs de points

- Il est conseillé de mettre une balise sur chaque point, ce qui maintient la vigilance des concurrents et l'intérêt de l'exercice.
- On retrouvera les mêmes consignes que pour le niveau Amateur 2
- On ajoutera la possibilité de calculs de points par les méthodes de recoupement ou de rayonnement
- Les calculs par recoupement ou rayonnement n'ont pas la même précision que les coordonnées UTM ou Lambert. il faut en tenir compte lors du placement des balises sur le terrain. Elles doivent être bien visibles sur un rayon minimum de 25m
- On entourera les points de référence nécessaires au calcul pour éviter la perte de temps
- Dans le cas d'un point à point multi niveaux, on n'utilisera pas les calculs de points

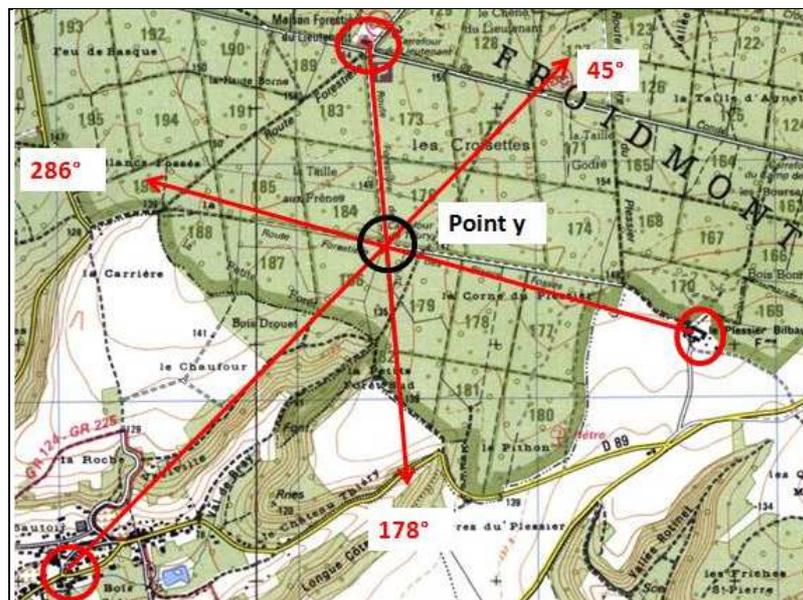
### Calculs de points par rayonnement

- Le point à rejoindre est calculé par rapport à un point remarquable, une distance et un angle. Pour plus de précision, il est préférable d'utiliser de courtes distances.
- **Exemple** : Passez par le point H situé à  $30^\circ$  et 750m du lavoir de Silly en Gouffern



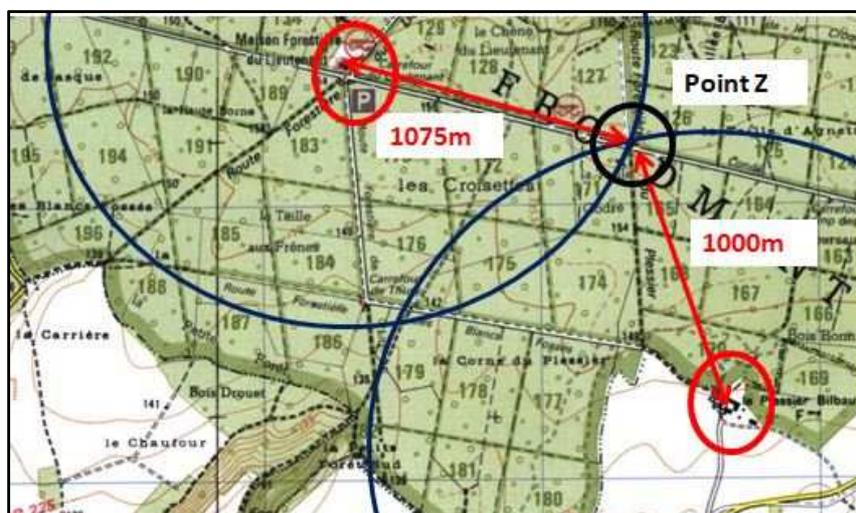
### Calculs de points par recoupement

- Le point à rejoindre est déterminé à partir de plusieurs points remarquables, d'angles ou de distances.
- **Recoupements d'angles** : on utilise deux ou trois points remarquables associés chacun à un angle ; le point se situe à l'intersection des droites tracées à partir de ces points. L'utilisation d'un troisième point est conseillée, elle augmente la précision des calculs.
- **Exemple** : "vous rejoindrez le point Y situé à 45° de l'église de Thury sous Clermont, 178° de la Maison Forestière du Lieutenant et 286° du centre de la ferme du Plessis "



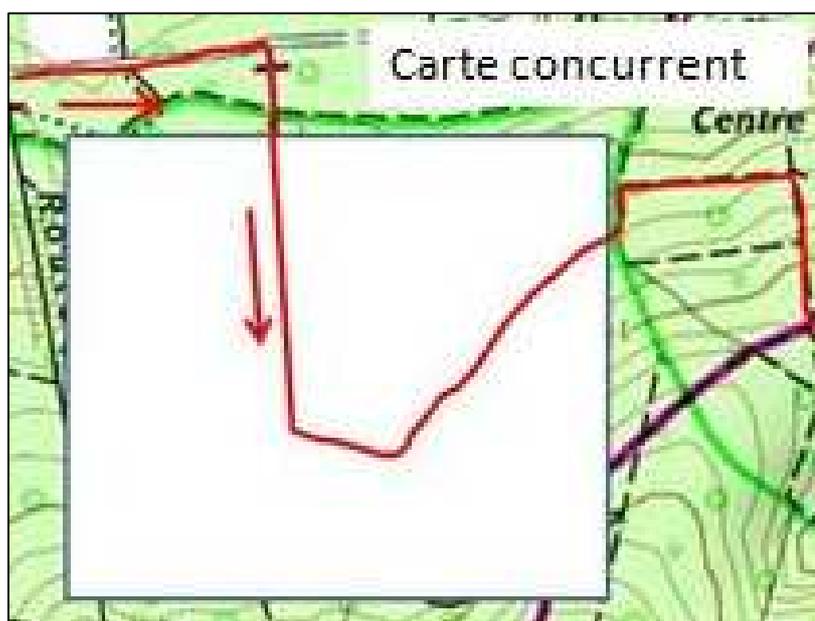
- **Recoupement de distances** : chaque point remarquable est associé à une distance ; le cavalier utilise le compas et trace un cercle à partir de chaque point. Les intersections de ces cercles désignent 2 points ; il faut donc préciser lequel des deux nous intéresse.

**Exemple** : "vous rejoindrez le point Z situé à 1075 m de la maison forestière du Lieutenant et à 1000 m du centre de la ferme du Plessis ; vous prendrez le point de secteur Nord Est."

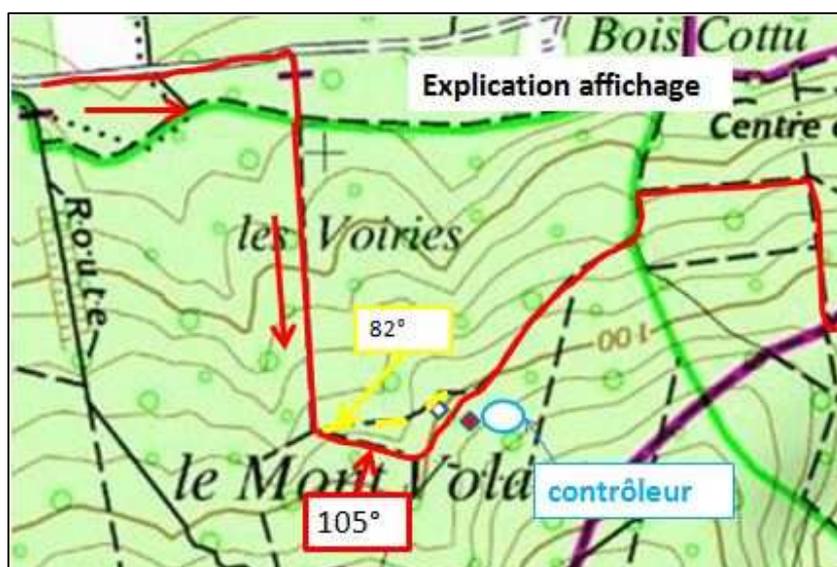


#### 4- La carte muette

- Un ou plusieurs contrôles de passages peuvent être positionnés sur le tronçon.
- Possible sans présence de points remarquables
- S'assurer de la justesse du tracé : le plus simple est de calquer les chemins de la carte
- Fournir la carte muette déjà tracée est le plus simple, soit sur la carte remise au concurrent, soit sur un papier séparé remis à l'occasion d'un contrôle
- Hors piste impossible sur deux angles consécutifs
- *Dans l'exemple ci-dessous, la décision des concurrents se fait à partir d'une différence d'angle de 23° entre deux chemins à la même distance du départ de la carte muette. Le contrôleur est placé à la jonction des deux itinéraires. De plus après avoir fait le bon choix, les concurrents doivent parcourir 125m et prendre un layon pour rejoindre le contrôle.*



- *Chemin à suivre : 105° ; autre chemin : 82°*

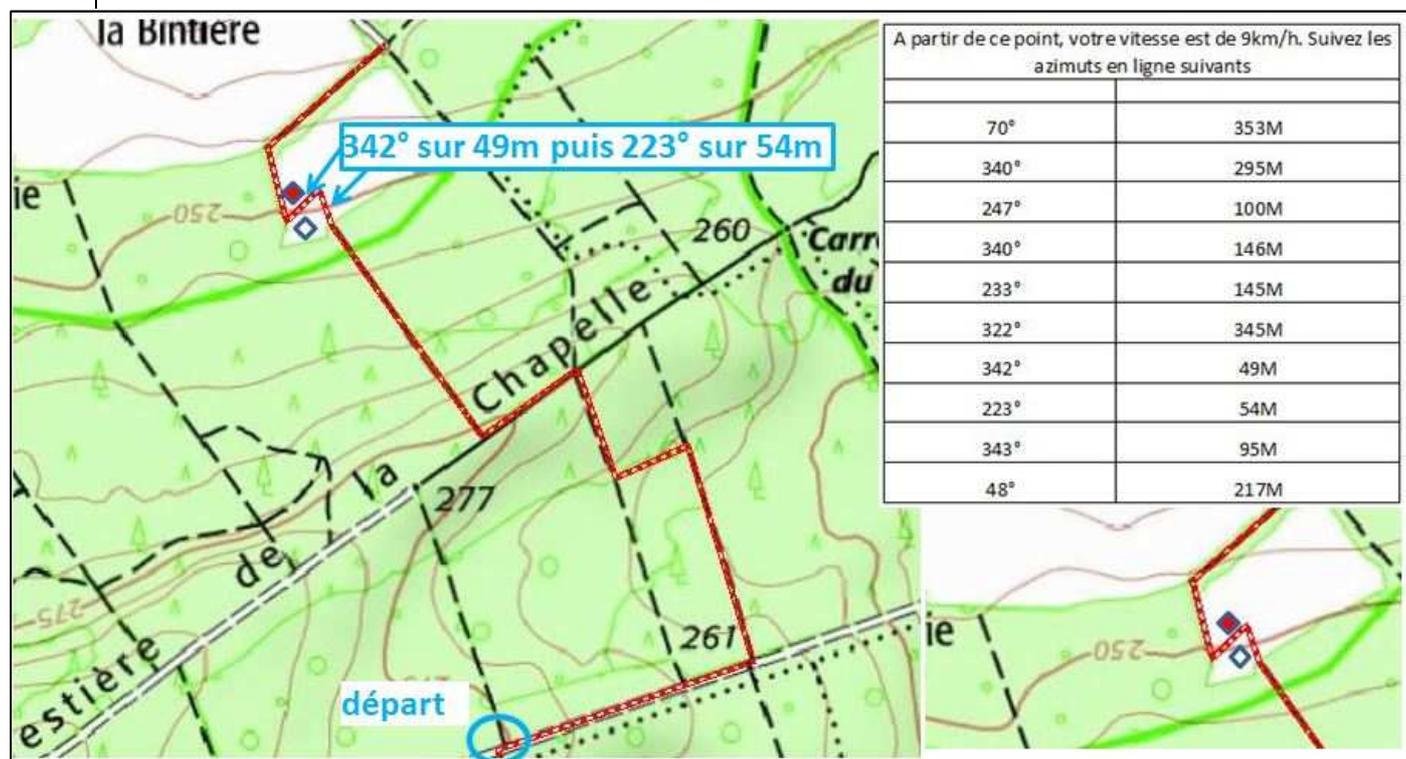


## 5- L'azimut "départ de chemin"

- On va retrouver ici des consignes similaires à celles du niveau Amateur 2 ; la différence viendra de la marge d'erreur mise en œuvre
- Le chef de piste mesure obligatoirement les angles et les distances sur le terrain à l'aide d'une boussole et d'une roulette ; il part du milieu du carrefour
- Pas de hors piste possible : chemin ou layon
- En cas de chemins multiples, la marge d'erreur "distance" doit être au minimum de 20%, et la marge d'erreur "angle" de 20°
- La carte du concurrent peut être mise, ou non, sous enveloppe. Le choix dépend de la conception du POR et des conditions de reprise de l'itinéraire.
- Plus la vitesse imposée sera élevée, plus l'exercice sera complexe

## 6- L'azimut en ligne

- L'itinéraire à suivre est constitué d'une suite précise d'angles-distances. La marge d'erreur possible est de l'ordre de 20%
- Hors piste possible sur 100 m maximum, possible sur deux angles consécutifs maximum
- **Dans l'exemple** ci-dessous, le chef de piste a choisi de mettre les cartes sous enveloppe. L'exercice rend intéressant un tracé dans une zone à priori simple sur la carte :
  - Ici chaque angle-distance donné correspond à un chemin rectiligne. Le parcours est le même que sur l'exemple Amateur 2, jusqu'à la zone hors-piste
  - Deux angles consécutifs sont donnés en zone dégagée et les concurrents évoluent hors-piste dans le champ. La distance et l'angle doivent être mesurés précisément pour arriver au contrôle dans le bon axe



## G- Les contrôles et les fanions

### 1- Placement des contrôles de tronçon

- Pour tous les niveaux d'épreuve, les concurrents ne doivent pas rater les contrôles de tronçon. En effet, ce type de contrôle indique la vitesse du tronçon suivant. Si celui-ci nécessite une vitesse lente, la sécurité pourrait être mise en jeu.
  - On anticipe les choix possibles des concurrents en plaçant les contrôles aux intersections où se rejoignent les différents chemins
  - Les contrôles sont visibles le plus tardivement possible, afin de permettre aux concurrents de réfléchir et de corriger leur erreur.
  - Le double fanionnage est utilisé autant que nécessaire. (voir détail paragraphe 3)
- **Dans l'exemple** ci-dessous, le contrôle est placé de manière à valider le bon itinéraire qui rejoint le parking avec un angle de 20° en limite de parcelle. Il permet néanmoins de retrouver et de valider l'heure d'arrivée les cavaliers qui auraient pris un des deux chemins indiqués en rouge : le chemin partant plein nord balisé GR ou le gros chemin partant à 320° du carrefour précédent. Les premiers fanions valident le bon passage et le deuxième jeu valide l'heure d'arrivée



## 2- Placement des contrôles de passage

- Afin de valider le bien-aller des concurrents sur le POR, Il est intéressant de placer les contrôles de passage.
- Dans le cas d'un poinçon, il sera positionné sur le bon itinéraire. Il ne sera pas visible du chemin "erreur "
- Dans le cas d'une présence humaine et lorsque le terrain le permet, il sera placé à l'intersection du bon itinéraire et de l'itinéraire " erreur "
- Le temps de réflexion doit être adapté au niveau d'épreuve
- La possibilité pour le concurrent de corriger et de comprendre son erreur est une préoccupation permanente du Chef de piste
- **Ici un exemple sur une épreuve Club Elite : Les cavaliers doivent aller jusqu'à la limite de forêt domaniale (1<sup>er</sup> point remarquable, flèche bleue nord), avant de la longer ; ils doivent également passer en coin de clairière (2<sup>ème</sup> point remarquable). Le contrôleur est placé en sortie, non visible de l'allée blanche (flèche bleue sud)**
  - Si le contrôleur était placé au premier point remarquable, il ne permettrait pas de suivre le déplacement des cavaliers ; il ne permettrait pas non plus aux concurrents de comprendre leur erreur sur le terrain
  - Sur ce contrôle, 80% de réussite.
  -



## 3- Placement des fanions

- Les fanions sont là pour permettre la validation la plus pertinente possible du contrôle
- Les cavaliers n'ont pas besoin de franchir une deuxième fois la ligne des fanions pour repartir du contrôle de tronçon !
- L'écartement des fanions est centré et perpendiculaire à l'axe d'arrivée. La difficulté topographique **ne doit jamais être constituée par le passage dans les fanions**. Il n'y a pas de limite maximale à l'écartement des fanions ; ils seront au moins espacés de 25 m dans le cas d'un tracé libre ou d'une partie hors-piste
- Ils doivent être le moins visibles possible, voire invisibles des concurrents

- Le chef de piste doit toujours avoir un raisonnement positif. Il place les fanions en fonction de la démarche qu'il souhaite obtenir : "je veux que le concurrent passe par là" Le contrôleur n'est pas obligatoirement placé près des fanions. Il doit avoir un point visuel correspondant à la place des fanions
- Pour tous les niveaux, l'usage du double fanionnage est utilisé autant que nécessaire : Le passage successif dans les 2 jeux de fanions est alors nécessaire pour valider la bonne arrivée.
- Dans le cas d'un contrôle de tronçon, les premiers fanions traversés par le concurrent valident la bonne démarche ; le dernier jeu de fanions englobe toutes les arrivées possibles et valide l'heure d'arrivée au contrôle de tous les concurrents, quelque soit leur démarche.
- ***Dans l'exemple ci-dessous (Amateur 1) les concurrents doivent laisser le gros chemin à gauche dessiné en pointillé et absent de la carte. Ils doivent continuer vers le nord ouest et prendre un chemin de la carte, totalement disparu sur le terrain, sur 75 m. Les fanions sont écartés de 90 m et valident tous les concurrents qui dépassent le gros carrefour. Le contrôleur est dans le fourré, face au fanion rouge et non visible du carrefour. Le taux de réussite est proche de 70%***



#### 4- Dossier du contrôleur

- Pour les contrôles de passage :
  - Poinçon, stylo, fanions, pochette imperméable
- Pour les contrôles de tronçon :
  - Pendule, vitesse du tronçon suivant, feuille de contrôle (heure d'arrivée, de départ, observations), fanions
- Pour tous les contrôles :
  - liste des concurrents individuels, duos ou équipes. Cela permet de pointer au fur et à mesure des passages (sécurité et organisation)

## H- Explications des contrôles

### 1- Conception et préparation

- Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement
- Après avoir établi et tracé son parcours, le chef de piste choisit de valider un certain nombre de difficultés topographiques par des contrôles de passage ou de tronçon
- Il analyse ce qui va aider les concurrents dans leur recherche : point remarquable, distance, angle ou dénivelé
- Il prépare un tableau de synthèse qui aide à la rédaction de fiches explicatives
- Ces fiches sont affichées à l'issue du POR
- L'exemple ci-dessous est tiré de la conception d'une épreuve Amateur Elite. Il s'adapte à tous les niveaux.
- Il permet de vérifier la répartition des difficultés topographiques par fondamental
- Il permet également de vérifier les marges d'erreurs utilisées

Contrôle	Ticket	Lieu	Fondamentaux utilisés				Remarques
			Azimut	Distance	Relief	Elément remarquable	
	7	Bois de l'Etang	82°	150m après le virage		Chemin balisé Limite de commune	
	8	Les Epaisses	285° 15°	150m	Dépasser la ligne de crête		
	9	Les Epaisses	15°  105°	475m ou 40m après la ligne de gauche 270m	La ligne est sur une avancée de terrain à plat.	Ligne de coupe	
4		Issans le Villard	E jusqu'au chemin pas facile sous la ligne...		Ligne électrique		

### 2- Rédaction des explications

- Les explications des contrôles, affichées à l'issue du POR, permettent de faire comprendre la logique recherchée et désamorcent presque toujours les petites contrariétés
- On utilise un **agrandissement de la carte mère, telle que proposée en salle des cartes**
- La fiche est préparée dans un tableau informatique avec les scanners de la carte mère
- Une fois imprimée, on y indique manuellement les divers chemins possibles, éventuellement les distances, les angles, les points remarquables, la marge d'erreur et l'emplacement des fanions
- On rédige la fiche en soulignant la bonne démarche, avant d'explicitier les erreurs possibles et les fondamentaux utilisés

Cet affichage est indispensable. Il permet aux concurrents d'échanger et de comprendre leurs erreurs.

• **Exemple Amateur 2 :**

- les fondamentaux utilisés : l'angle et la distance depuis le carrefour précédent, confortés par un point remarquable.
- L'emplacement des fanions est indiqué ainsi que les angles permettant la validation

**Passage 6**



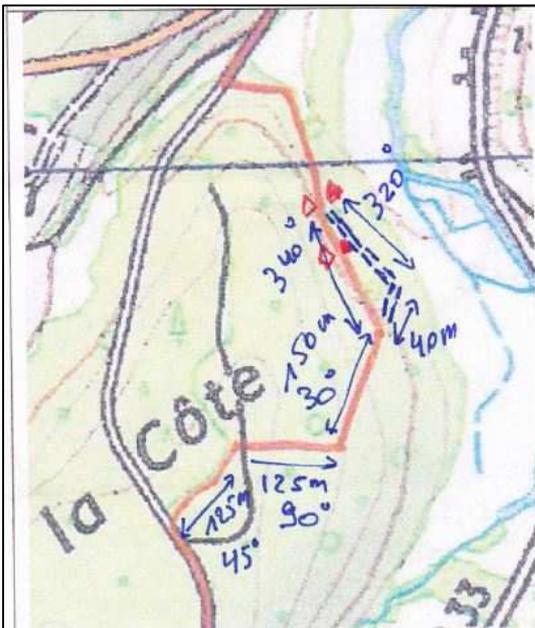
Fondamentaux : angle et point remarquable

Bonne démarche : Après avoir pu rencontrer et longer des limites de forêt pendant une bonne partie du parcours, il faut la traverser pour trouver le chemin qui part à 244° mais dont l'entrée est cachée. Ce chemin rejoint le sentier balisé (en rose sur la carte) juste au niveau du contrôle de passage.

Autre démarche : Suivre le fossé de limite de forêt matérialisé sur la carte en vert à 284°. Il rejoint le sentier balisé bien avant le contrôle de passage.

• **Exemple Amateur 1 :**

- Fondamentaux utilisés : La distance et le dénivelé, confortés par un angle
- Les courbes de niveau étaient bien visibles sur les cartes des concurrents



**Contrôle 5 :**

Dans cette partie, les chemins sont nombreux sur le terrain, mais tous ne sont pas sur la carte, il faut bien relever les distances et les angles sur la carte mère.

En quittant le route, l'itinéraire à suivre est : 125m à 45°, 125m à 90° puis enfin 150m à 30°. Lors de la descente il fallait bien compter sa distance ; et prendre le premier chemin, sans se laisser emmener jusqu'en bas des courbes de niveau, sur les traces des cavaliers Amateur Elite. En continuant à descendre en travers des courbes de niveau sur plus de 40m, vous arrivez sur un chemin ayant un angle de 320°.

Le contrôle était au carrefour des deux chemins. Repères :

- Distance : marge erreur de 25%
- Dénivelé : ne pas aller jusqu'au bas des courbes de niveau
- différence d'angle de 20°
- point remarquable : la lisière qui doit être à près de 75m et non à 25m