

TREC

Parcours d'Orientation et de Régularité :

1. Le contrôle de tronçon :

a) Principe de fonctionnement du poste de contrôle :

- 1- Le nombre et la position des contrôles de tronçons sont inconnus des concurrents. Les temps de parcours de chaque tronçon sont comptés au franchissement des lignes de départ et d'arrivée par le premier antérieur du cheval.
- 2- Les lignes de départ et d'arrivée de chaque contrôle sont matérialisées par des fanions : un rouge à droite et un blanc à gauche (fanions de max. 30 cm de hauteur).
- 3- En vue d'un point de contrôle, les concurrents doivent obligatoirement le rejoindre par le chemin le plus court, selon l'itinéraire indiqué, droit et sans s'arrêter.
- 4- Toute arrivée à un contrôle de tronçon entre les fanions, dans le bon sens, est considérée comme bonne.
- 5- Aucun renseignement concernant l'épreuve ne pourra être fourni aux concurrents par qui que ce soit.
- 6- **Cas particulier :** certains contrôles peuvent présenter plusieurs lignes d'arrivée et donc plusieurs paires de fanions, si ce contrôle se trouve sur l'itinéraire de plusieurs catégories devant s'y présenter dans un sens différent. **Il sera dès lors primordial de bien faire préciser aux concurrents la catégorie dont ils font partie, afin de ne pas les pénaliser par erreur.**

b) Arrêt à un contrôle de tronçon :

Un arrêt de 5 minutes est prévu à chaque point de contrôle de tronçon.

Les contrôleurs sont habilités à modifier la durée de l'arrêt en fonction des circonstances, notamment pour éviter des regroupements de concurrents.

Un concurrent ne peut repartir moins de 5 minutes après le départ du concurrent précédent. Son temps d'arrêt réel au contrôle de tronçon peut donc être supérieur à 5 minutes.

Exemple : un concurrent A arrive à 10h10
 B arrive à 10h11
 C arrive à 10h13

Le concurrent A repartira à 10h15
 B repartira à 10h20
 C repartira à 10h25

Les équipes arrivent en groupe et repartent groupées.

c) Marche à suivre pour l'accueil des concurrents :

- A l'arrivée de chaque concurrent ou équipe, inscrire en priorité le numéro de dossard, l'heure d'arrivée et les pénalités éventuelles sur le document de contrôle.
- Calculer et inscrire son heure de départ (minimum 5 minutes après son arrivée).
- Ensuite indiquer ces données sur le carnet de route du cavalier, lui renseigner son heure de départ et lui remettre son carnet de route.

Prévenir le cavalier de son départ imminent environ une minute avant celui-ci et lui donner le « top départ » à l'heure prévue.

S'il y a affluence sur le poste de contrôle, surtout pas de panique !

Avant toute chose, noter le numéro de dossard et l'heure d'arrivée de chaque concurrent sur le document du contrôleur. Dès lors, le principal est fait, il ne reste qu'à compléter calmement les carnets de route des cavaliers.

Si deux cavaliers individuels arrivent en même temps, il faut faire partir prioritairement celui qui a franchi le premier la ligne d'arrivée. Il n'est pas question de les faire repartir ensemble.

d) Organisation du poste de contrôle :

Sur un poste de contrôle de tronçon, il est toujours bon de travailler au moins à deux personnes.

Un contrôle doit toujours rester une surprise pour le concurrent. Eviter donc de garer les véhicules en vue du parcours ou les cacher dans la mesure du possible.

Organiser le poste de contrôle afin d'y séjourner le plus confortablement possible pendant plusieurs heures : sièges, table de camping, parasol ou parapluie, boissons et pique-nique, etc.. Eviter toutefois que les concurrents puissent repérer le contrôle de loin. S'installer un peu à l'écart de la ligne d'arrivée tout en gardant une bonne visibilité sur celle-ci.

Placer les fanions de façon à ce que seuls les cavaliers évoluant sur le bon tracé puissent les franchir dans le bon sens.

Placer le panneau annonçant les vitesses à respecter sur le prochain tronçon bien en vue des concurrents, en principe, ils n'ont droit à aucun autre renseignement.

e) Sécurité :

En plus du rôle de contrôle, le contrôleur assure la sécurité sur le parcours. Il doit pouvoir communiquer avec le poste central de l'organisation, notamment en cas d'accident, de comportement inadéquat d'un concurrent ou toute autre anomalie.

Il est donc indispensable de se munir d'un GSM en état de fonctionnement !

Se munir également d'une petite trousse de premiers secours afin de pouvoir intervenir directement sur de petits bobos éventuels et, si possible, emporter un ou deux bidons d'eau et un seau afin de permettre aux concurrents d'abreuver leurs montures si nécessaire.

2. Le contrôle de passage :

a) Principe du contrôle de passage :

- Le contrôle de passage, contrairement au contrôle de tronçon, n'implique aucune temporisation.
- Il sert principalement à sanctionner le respect exact du tracé lors de difficultés topographiques particulières.
- Encore plus que le contrôle de tronçon, il ne peut être repéré de loin et doit donc être très discret.

b) Arrêt au contrôle de passage :

- L'arrêt lors de ce type de contrôle doit être le plus court possible afin de ne pas pénaliser le concurrent par une perte de temps intempestive. L'arrêt se limitera donc au temps nécessaire au contrôleur pour poinçonner le carnet de route du cavalier à l'aide d'une pince prévue à cet effet.
- L'arrêt doit rester le plus discret possible afin de ne pas attirer l'attention d'autres concurrents se trouvant dans la zone.

c) Marche à suivre pour le contrôle de passage :

- Il est toujours préférable de baliser tout contrôle de passage à l'aide de fanions, cela évite les discussions.
- Le contrôleur doit se faire le plus discret possible, afin de ne pas attirer l'attention des concurrents.
- Lorsqu'un concurrent se présente correctement au contrôle, le contrôleur se montre et poinçonne le carnet de route du cavalier. Il note également sur sa feuille de contrôle, le n° de dossard, l'heure de passage, coche la case « bon passage » et toute remarque éventuelle. Tout cela se fait dans le calme, en silence, sans précipitation mais sans perte de temps.
- Dès son carnet de route poinçonné, le cavalier continue sa route...
- Si le contrôleur aperçoit des cavaliers qui ne se présentent pas à son contrôle, il ne se manifeste pas, mais note le n° de dossard et l'heure de passage à sa proximité en cochant la case « mauvais passage » sur sa feuille de contrôle.
- Il y a rarement affluence sur ce genre de contrôle.

d) Organisation du poste :

- Sur ce type de contrôle, un contrôleur suffit.
- Les fanions sont placés par le responsable du POR ou sous ses indications très précises. Ils doivent être placés de manière à ce que les concurrents ne puissent les voir qu'au dernier moment ou même au moment où ils les franchissent.
- Le contrôleur se fait le plus discret possible (tenue neutre, camouflée,...), son véhicule éventuel doit être parké hors de vue des concurrents sur le tracé.
- Le contrôleur ne se manifeste que lorsque le cavalier se présente correctement au contrôle.

e) Sécurité :

Le rôle sécuritaire du contrôleur de passage est le même que celui des contrôleurs de tronçon. Il s'équipera donc du même matériel de sécurité que ce dernier.