FEDERATION FRANÇAISE
D'EQUITATION

REGLEMENT DES COMPETITIONS

Applicable au 01 septembre 2025

Avec rectificatifs

Dispositions spécifiques
TREC en attelage

SOMMAIRE

PREAMBULE 3

I - ORGANISATION 3
Art 1.1 - Terrain et matériel 3
Art 1.2 - Déclarations 3
Art 1.3 - Autorisations 3
A - Administratives 3
B - Privées 3

II - EPREUVES 4
Art 2.1 – Nomenclature des épreuves 4

III - OFFICIELS COMPETITION 4
Art 3.1 - Composition du jury 4
A - Pour les épreuves Club 1, Club Elite 4
B - Qualifications minimum requises 4
C - Rôle des Juges 4

IV - CONCURRENTS 5
Art 4.1 - Droits de participation par journée de compétition 5
Art 4.2 - Conditions de participation 5
Art 4.3 - Tenue 5

V - PONEYS / CHEVAUX 6
Art 5.1 - Conditions de participation 6
Art 5.2 - Harnachement et matériel 6

VI - NORMES TECHNIQUES 7
Art 6.1 - Répartition des points par épreuve 7
A - Pour les épreuves Club 1 7
B - Pour les épreuves Club Elite 7
Art 6.2 - Contrôle de l'équipement 7
Art 6.3 - Parcours d'Orientation et de Régularité, POR 7
A – Vitesses et distances 7
B - Normes techniques 8
C - Points de pénalités 8
Art 6.4 – Maîtrise des Allures, MA 8
Art 6.5 – Parcours en Terrain Varié, PTV 8
A – Nombres, distances et vitesses 9
B - Notation 9

VII– DEROULEMENT 9
Art 7.1 – Salle des cartes 9
Art 7.2 – Contrôle de l'équipement 10
A - Equipement 10
B – Vérification de l'attelage 10
Art 7.3 - POR 10
A - Vitesses 10
B - Itinéraire 11
C - Ligne de départ 11
D – Contrôle 11
Art 7.4 – Maîtrise des allures, MA 13
Art 7.5 – PTV 13
A - Généralités 13
B - Jugement des dispositifs 13
C - Reconnaissance 14
D - Départ et arrivée 14
E - Parcours 14
F - Non franchissement volontaire d'un dispositif 14
H - Groupements de dispositifs 14
I - Définitions 14

VIII - PENALITES 15
Art 8.1 - Elimination 15
Art 8.2 - Pénalités particulières sur la MA et le PTV 16

IX- DEMANDES ET RECLAMATIONS 16
Art 9.1 – Demande d'interrogation 16
Art 9.2 – Réclamation technique POR 16

X- CLASSEMENT / PRIX 16
Art 10.1 - Classement 16
Art 10.2 - Remise des prix 17

XI- ANNEXE 17
Art 11.1 – Norme technique POR 17
Art 11.2 – Plan de la Maîtrise des Allures pour les épreuves Club 1 18
19
Art 11.3 – Liste des dispositifs de PTV par niveau d'épreuve 20

PREAMBULE

Les épreuves de TREC en attelage, ouvertes à tous les poneys/chevaux, ont pour but d'évaluer un ou plusieurs poneys/chevaux, son meneur et son ou ses équipiers dans diverses applications des techniques d'attelage d'extérieur, dans les meilleures conditions de sécurité et d'agrément.

Une épreuve de TREC en attelage se compose de trois tests :
- le test du Parcours d'Orientation et de Régularité, POR,
- le test de Maîtrise des allures, MA, selon le niveau de compétition,
- le test du Parcours en Terrain Varié, PTV.

I - ORGANISATION

Art 1.1 - Terrain et matériel

L'organisateur doit disposer :
- D'une aire permettant le déroulement du contrôle de l'équipement
- D'une salle des cartes,
- D'un circuit reconnu ne représentant aucun danger apparent, pour le POR,
- D'une aire de détente pour les tests de la Maitrise des Allures et du PTV,
- D'une zone pour le déroulement du test de la Maîtrise des Allures, selon les épreuves,
- D'un parcours en terrain varié, PTV, aménagé et correspondant aux exigences techniques.

Art 1.2 - Déclarations

- Le dossier est à déposer dans le délai exigé avant l'épreuve, en mairie(s) et auprès de la préfecture du département si la manifestation se déroule sur le territoire de plusieurs communes situées dans un même département ou de la préfecture de chaque département parcourus par la manifestation.
- Si l'épreuve se déroule sur une seule commune, le dossier est à déposer, dans le délai exigé avant l'épreuve, uniquement auprès de la mairie concernée.
- Conformément à l'article 5.2 D des dispositions générales du règlement des compétitions, en dehors des périodes d'enregistrement des DUC, un organisateur peut enregistrer un nouveau concours uniquement entre le quatre-vingtième et le soixante-dixième jour calendaire précédant le premier jour de ce nouveau concours.

Art 1.3 - Autorisations

A - Administratives
- O.N.F. ou assimilés.

Conformément à l'article 5.2 D des dispositions générales du règlement des compétitions, en dehors des périodes d'enregistrement des DUC, un organisateur peut enregistrer un nouveau concours uniquement entre le quatre-vingtième et le soixante-dixième jour calendaire précédant le premier jour de ce nouveau concours.

B - Privées
- Propriétaires de terrains privés traversés par l'itinéraire.

Art 1. 4– Conditions climatiques ou topographiques

Lorsque les conditions climatiques ou topographiques le justifient, le président du jury est autorisé à diminuer les vitesses du POR. La décision du président du jury doit être prise et affichée avant le départ de l'épreuve et portée à la connaissance de l'ensemble des concurrents. Cette diminution de vitesse peut être appliquée à une seule épreuve si nécessaire.

A – En cas d'alerte météo
- « Orange » le concours peut être annulé sur décision du président du jury ou président de concours,
- « Rouge » le concours doit être annulé

B – Plan national de canicule

En cas de Niveau 4, mobilisation maximale canicule avec impact sanitaire important, le concours peut être annulé sur décision du président du jury ou président de concours.

II - EPREUVES

Art 2.1 – Nomenclature des épreuves

Epreuves	Catégories poneys/chevaux autorisés
Club 1 Spéciale	1 ou 2 poneys/chevaux : A, B, C, D, E & F
Club A 1 Solo	A
Club 1 Solo	B, C, D , E & F
Club 1 Paire	A, B, C, D , E & F
Club Elite Spéciale	1, 2, 3 ou 4 poneys/chevaux : A, B, C, D, E & F
Club Elite Solo	B, C, D, E & F
Club Elite Paire	A, B, C, D, E & F
Club Elite Team	A, B, C, D, E & F sur 2 rangs

Les épreuves Club Spéciale se composent soit d'un POR soit d'un PTV.
Les chefs de piste peuvent adapter les vitesses sur le POR et sur le PTV pour les catégories A, B et C.

III - OFFICIELS COMPETITION

Art 3.1 - Composition du jury

A - Pour les épreuves Club 1, Club Elite

- Le président du jury, choisi par l'organisateur,
- Les chefs de piste POR et PTV,
- Les juges doivent avoir 16 ans minimum.
- Un cadre technique fédéral, présent sur l'épreuve, peut intervenir sur la conception du PTV.

B - Qualifications minimum requises

EPREUVES	PRESIDENT DE JURY	JUGE	CHEF DE PISTE POR ET/OU PTV
Club 1	Club	Club	Club
Club Elite	National	Club	Club

Les procédures de qualification, de promotion et d'habilitation sont définies sur www.ffe.com dans la rubrique : Officiels de Compétition.

C - Rôle des Juges

Placés sous l'autorité du président de jury, ils officient sur les tests suivants :

- Le test de la Maitrise des Allures,
- Le test du PTV.

Le chef de piste du PTV est aussi en charge de la MA.

Tout comme le président du jury et les chefs de piste, le juge ou le chef de piste assesseur doit être présent sur l'ensemble de la compétition, il participe au briefing, aux vérifications ainsi qu'aux délibérations.

IV - CONCURRENTS

Art 4.1 - Droits de participation par journée de compétition

Une participation dans une épreuve comportant un POR (TREC ou Spéciale POR) plus **2** participations en épreuves Spéciales PTV **ou 3** participations maximum en épreuves Spéciales PTV.
Concernant le PTV, les équipiers et navigateurs ne sont pas concernés par cette limite.

Art 4.2 - Conditions de participation

Les concurrents et les équipiers doivent être titulaires d'une Licence Fédérale de Compétition en cours de validité.

ATTELAGE	MENEUR	EQUIPIER
Solo: A, B, C	1	1 maximum
Paire: A, B		
2 Rangs		2 minimum
Autres		1 ou 2

- Dans tous les tests, le concurrent doit évoluer avec le(s) même(s) équipier(s), le(s) même(s) poney(s) / cheval(aux), et la même voiture.
- Sur le POR uniquement, le meneur et le(s) équipier(s) peuvent intervertir leurs fonctions si les conditions de participation sont respectées. Un navigateur mineur qui devient meneur doit être titulaire du galop 4 minimum.
- Les navigateurs mineurs doivent être titulaires du galop 2.
- Pour des raisons évidentes de sécurité, un navigateur ne peut s'éloigner de plus de 10 m de la voiture.

EPREUVES	AGE DU CONCURRENT (MENEUR)	NIVEAU MINIMUM D'EXAMEN (MENEUR)	AGE MINIMUM DE L'EQUIPIER (NAVIGATEUR)
Epreuves Spéciale POR	13 ans et moins	Galop 2	18 ans
	de 14 ans à 17 ans	Galop 2	18 ans
	18 ans et plus	-	13 ans et -
Epreuves Spéciale PTV	11ans et moins	Galop 2	15 ans
	de 12 ans à 17 ans	Galop 2	12 ans
	18 ans et plus	-	12 ans
Epreuves Solo et Paire	13 ans et moins	Galop 2	18 ans
	de 14 ans à 17 ans	Galop 2	18 ans
	18 ans et plus	-	13 ans et -
Epreuve Team	18 ans et plus	-	2 dont 1 majeur

Art 4.3 - Tenue

Le port d'une protection individuelle céphalique aux normes en vigueur est obligatoire pour tous les concurrents et équipiers.
La tenue doit être propre et adaptée à la discipline. Pantalon, polo ou chemise et chaussures fermées obligatoires. Les épaules du concurrent doivent être couvertes. La tenue des équipiers doit être en harmonie avec celle du meneur et en rapport avec le style de la voiture.
Pour la présentation vétérinaire, la personne qui présente l'équidé doit porter un pantalon, un polo à col ou une chemise, des chaussures fermées.
Le porte dossard individuel est obligatoire sur la Maîtrise des allures et le PTV. Cependant chaque concurrent a l'obligation de porter la numérotation fournie par l'organisateur. L'organisateur peut utiliser un jeu de dossard lui appartenant.
Sur le PTV, le port d'un gilet protège dos aux normes en vigueur est obligatoire pour tous les concurrents et équipiers.

V - PONEYS / CHEVAUX

Art 5.1 - Conditions de participation

- Pour toutes les épreuves, les poneys/chevaux doivent être inscrits sur le site de la FFE.
- Les poneys/chevaux doivent être âgés de 4 ans minimum.
- Les poneys/chevaux sont autorisés, un même jour, à :

- Une participation dans un concours de TREC en attelage, plus 1 participation dans une épreuve Spéciale PTV.
- Ou 1 participation dans une épreuve Spéciale POR, plus 2 participations dans une épreuve Spéciale PTV, maximum.
- Ou 3 participations maximum dans un même concours Spéciale PTV.

Dans toutes les épreuves il est possible d'engager un équidé de réserve.

Art 5.2 - Harnachement et matériel

La compétition est ouverte à tous les attelages qui répondent aux critères suivants :

- harnais en bon état et bien réglés, adaptés à la discipline,
- embouchure obligatoire
- voiture hippomobile en bon état et adaptée aux poneys/chevaux et à la discipline.

L'ensemble des tests est effectué avec le même harnachement : mors, harnais et voiture ou avec un harnachement strictement identique.

Chaque équipage doit être en possession :

- D'un licol et d'une longe,
- D'un fouet d'attelage,
- D'un gilet de signalisation,
- D'une pièce d'identité,
- Des papiers d'identification du ou des poneys/chevaux.

Pour la partie administrative, les photocopies sont acceptées.

Chaque équipage doit avoir sur lui et non sur l'équipement du poney/cheval :

- **En épreuves Club 1, d'un téléphone portable allumé, données mobiles et Bluetooth désactivés**, et placé sous enveloppe scellée en salle des cartes avant d'être restitués au concurrent et vérifiés à l'arrivée du POR.
- **En épreuves Club Elite, d'un téléphone portable éteint** et placé sous enveloppe scellée en salle des cartes avant d'être restitués au concurrent, et vérifiés à l'arrivée du POR

Art 5.3 - Ferrure

Les poneys/chevaux peuvent être attelés non ferrés, avec ou sans hipposandale, et lorsqu'ils sont ferrés au départ, ils peuvent franchir les lignes d'arrivée des différents contrôles avec un ou plusieurs fers manquants sans encourir de pénalités. En cas de doute sur la locomotion de poneys/chevaux, le contrôleur avertit le président du jury.

Art 5.4 – Contrôle vétérinaire

L'organisateur peut prévoir un contrôle vétérinaire. Le vétérinaire de la compétition ne peut être concurrent sur aucune des épreuves de la compétition.
poneys / chevaux difficiles et les poneys/chevaux entiers doivent être présentés en filet aux contrôles vétérinaires : les vétérinaires peuvent refuser d'examiner un poney / cheval si leur sécurité n'est pas assurée.
Le vétérinaire ou le président de jury peuvent décider de l'arrêt temporaire ou définitif un poney / cheval et leurs décisions sont sans appel.

Un contrôle initial peut avoir lieu avant le début de la compétition et avant le départ de la Maitrise des Allures et/ou du PTV.
Le rythme cardiaque du poney / cheval doit être inférieur ou égal à 64 battements par minute.

Contrôle de boiterie : il s'effectuera en faisant trotter l'équidé sur un aller/retour en ligne droite sur une distance de 20 mètres minimum, tête libre.
L'examen se fait sur un sol jugé convenable par le président du jury et le vétérinaire.
Le vétérinaire ou le Président de jury peuvent demander à réexaminer un Poney / cheval. Ce nouvel examen a lieu sur le même espace.
Tout-poney / cheval présentant une irrégularité d'allure à chaque foulée sera éliminé de l'épreuve.
Le contrôle cardiaque sera effectué avant les autres contrôles.

VI - NORMES TECHNIQUES

Art 6.1 - Répartition des points par épreuve

A - Pour les épreuves Club 1

- Parcours d'Orientation et de Régularité (POR) noté sur ..... 240 points
- Maîtrise des allures (MA) notée sur ..... 40 points
- Parcours en Terrain Varié (PTV) noté sur ..... 120 points

Total maximum pouvant être obtenu pour l'ensemble des tests ..... 400 points

B - Pour les épreuves Club Elite

- Parcours d'Orientation et de Régularité (POR) noté sur ..... 240 points
- Parcours en Terrain Varié (PTV) noté sur ..... 160 points

Total maximum pouvant être obtenu pour l'ensemble des tests ..... 400 points

Art 6.2 - Contrôle de l'équipement

Harnais : Sécurité, solidité, bon état des cuirs, ajustage
Equidés : Bon état général, propreté, état des pieds
Voiture : Propreté, solidité, équilibre, freins, adaptée à la discipline et aux poneys/chevaux
Tout attelage ne présentant des critères de sécurité suffisant se verra refuser le départ. Le ratio entre le poids de l'attelage, la capacité de traction des poneys/chevaux et le poids de l'équipage, doit être en cohérence.

Art 6.3 - Parcours d'Orientation et de Régularité, POR

Le POR c'est avant tout 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'approprier 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. Plus la vitesse imposée sera élevée, plus l'exercice sera complexe.

Les fondamentaux :
Ils correspondent aux critères techniques dont disposent les concurrents pour organiser leur déplacement sur le terrain, à partir du tracé sur la carte :

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

A – Vitesses et distances

	VITESSES	VITESSE MOYENNE	DISTANCES	TEMPS EN SALLE DES

EPREUVES				CARTES
Club A 1 Solo	4 à 8 km /h	7 km /h maximum	≤ 10 km	15 min
Club 1	5 à 10 km /h	8 km /h maximum	≤ 15 km	
Club Elite	5 à 12 km /h	9 km /h maximum	≤ 20 km	

Le chef de piste POR peut appliquer une vitesse inférieure dans le cas d'un relief à fort dénivelé, et/ou pour les poneys/chevaux A.

B - Normes techniques

Le tableau des normes techniques POR est consultable en annexe.
Pour toutes les épreuves :

- Les angles sont donnés en degrés et les distances en mètres,
- Les coordonnées sont données en kilomètres.

Pour les épreuves Club Elite, le POR se compose d'une norme technique 1 et/ou 2 et au maximum de deux normes techniques 3, 4, 5 et/ou 6

C - Points de pénalités

PENALITES	NOMBRE DE POINTS
Pénalités de temps	• 1 point par minute (arrondie à la minute lue) de retard ou d'avance par rapport au temps idéal. • Sur les tronçons à itinéraire libre : point à point, coordonnées diverses, etc. le temps accordé peut être idéal ou maximum. Dans le cas d'un temps maximum, les pénalités de temps ne commencent qu'au-delà du temps accordé.
Pénalités de tronçons	• 30 points pour une arrivée par un chemin autre que celui prévu. • 30 points pour non-pointage à un contrôle de passage sur un itinéraire. • 30 points pour tout attelage qui, à la vue d'un contrôle, ne maintient pas son équidé dans le mouvement droit et en avant, dans le strict respect de l'itinéraire. • 30 points pour une demande d'interrogation technique infondée. • 50 points pour tout contrôle manqué. • 50 points pour ouverture de l'enveloppe cachetée comprenant l'itinéraire du POR Dans le cadre d'un point à point. • 30 points pour pointage d'une balise ne faisant pas partie de son parcours.

Exemple de pénalités de temps aux tronçons :
Pour un temps idéal calculé de 55' :
Le concurrent mettant exactement 54'59", aura un temps réel (arrondi à la minute lue) de 54' et donc 1 point de pénalité.
Le concurrent mettant exactement 55' ou 55'59" aura un temps réel (arrondi à la minute lue) de 55' et donc aucune pénalité.
Le concurrent mettant exactement 56' ou 56'59" aura un temps réel (arrondi à la minute lue) de 56' et donc 1 point de pénalité

Exemples de pénalités lors d'un point à point:
1 / le concurrent poinçonne uniquement la mauvaise balise : 30 points
2 / le concurrent poinçonne la bonne et la mauvaise balise : 30 points

Art 6.4 – Maîtrise des Allures, MA

Pour les épreuves Club 1, la programmation de ce test est laissée à la discrétion de l'organisateur : il comprend 4 zones d'allures (matérialisées par des cônes de couleurs). Chaque contrat réalisé crédite de 10 points le concurrent.
Les plans de la Maitrise d'Allures sont consultables sur le site **www.ffe.com**

Art 6.5 – Parcours en Terrain Varié, PTV

Le parcours comprend 12 ou 16 dispositifs selon le niveau de compétition, naturels ou simulés pouvant être rencontrées dans le cadre de la randonnée en attelage.
Ces dispositifs sont obligatoirement choisis dans la liste suivante.
Leurs côtes sont précisées dans les fiches techniques qui s'y rapportent.
Le meneur a droit à trois essais maximum par dispositif ; après trois désobéissances, il doit passer au dispositif suivant.

A – Nombres, distances et vitesses

Ce circuit comprend des dispositifs naturels ou simulés pouvant être rencontrés dans le cadre de la randonnée.
Le chef de piste peut adapter la vitesse pour les poneys/chevaux A, B et C.
Le chef de piste doit prévoir une majoration de 15 secondes pour chaque dispositif « sans choix d'allure »

EPREUVES	DISTANCES	NOMBRE DE DISPOSITIFS	VITESSE
Club A 1 Solo Club 1	> 0,6 km	12	≤ 10 km /h
Club Elite	> 1,0 km	16	≤ 12 km /h

B - Notation

Chacun des dispositifs est noté sur 10 selon le barème et les directives dont disposent les juges : soit un total maximum de 120 ou 160 points selon le niveau de la compétition.
Sur un dispositif, le total (Contrat + Allure + Pénalité) ne peut être négatif.
Pour un dispositif matérialisé par un tracé au sol, la zone ou le couloir d'évolution est défini(e) par le bord intérieur de ce couloir.
Un dispositif tenté mais non réalisé entraine la note 0 sur le dispositif.
La traversée d'un dispositif possédant un couloir d'évolution entraine la note de 0 au dispositif suivant.
La note 0 du contrat entraîne la note 0 sur le dispositif.
Le parcours est à effectuer dans la limite du temps accordé, fixé par le chef de piste.
Des points de pénalités pour dépassement de temps seront déduits du total des points du PTV selon la règle suivante :

- 1 point de pénalité par tranche entamée de 4 secondes, la pénalisation maximale ne pourra excéder 30 points.
- En aucun cas, la pénalisation pour temps dépassé ne pourra excéder 30 points.
- En aucun cas, le chronomètre ne sera arrêté sans décision du jury.
- Tout concurrent réalisant le PTV dans un temps supérieur au double du temps maximal accordé, se verra attribué la note zéro sur le test.
- Le total des points du PTV ne peut être négatif.

Exemple *: Si le temps accordé est de 8 minutes :*
Un concurrent réalisant son parcours en 8' 00" ne sera pas pénalisé.
Un concurrent réalisant son parcours en 8' 01" sera pénalisé de 1 point.
Un concurrent réalisant son parcours en 8' 06" sera pénalisé de 2 points, etc

VII– DEROULEMENT

L'ordre des tests est laissé au choix de l'organisateur. Cet ordre est identique pour les concurrents d'une même épreuve. Les tests de la Maitrise des Allures et du PTV ne doivent pas se dérouler en même temps que le POR.

Art 7.1 – Salle des cartes

Dès l'entrée en salle des cartes, tout contact extérieur est strictement interdit.
L'équipage dispose de 15 mn pour recopier sa carte. Elle est ensuite conservée sous enveloppe scellée en salle des cartes. Pendant ce temps, les concurrents disposent de 20 minutes pour atteler et se présenter au contrôle de l'équipement puis prennent le départ du POR.

Sur le parcours, seuls les documents topographiques fournis par l'organisateur devront être détenus par les concurrents. L'organisateur fournira deux cartes vierges et deux cartes mères par équipage.
Le chef de piste peut exceptionnellement augmenter ou diminuer le temps en salle des cartes, si nécessaire, suivant la complexité du tracé.

Art 7.2 – Contrôle de l'équipement

A - Equipement

- Un contrôle de l'équipement peut avoir lieu à tout moment du POR. Tout concurrent ne pouvant présenter son matériel sera pénalisé de 30 points.

B – Vérification de l'attelage

- La vérification de l'attelage est ouverte 10 mn avant le départ sur le POR. Le juge qui examine le matériel dispose de 5 minutes. Il pourra demander au concurrent de rectifier lui-même les réglages défectueux et autres nécessités.
- Si l'équipement présenté ne correspond pas à celui prescrit, le concurrent devra se mettre en conformité pour récupérer sa carte. Le dépassement de temps sera pris en compte sur le premier tronçon. Tout concurrent ne pouvant se mettre en conformité dans les 10 minutes, suivant son heure de départ théorique, ne sera pas autorisé à prendre le départ du POR.
- Un contrôle supplémentaire de l'équipement et du harnachement pourra également se dérouler en cours d'épreuve.

Art 7.3 - POR

Pour des raisons de sécurité, le ou les équipier(s) ne peut s'éloigner de l'attelage de plus de 10 mètres.
Le principe du POR est d'effectuer un itinéraire donné, en respectant le tracé et les vitesses prescrites.
La longueur de l'itinéraire peut varier, selon les reliefs rencontrés et le niveau de l'épreuve. Cet itinéraire doit comporter des situations topographiques créant des difficultés techniques d'orientation et imposant des choix dans l'utilisation du terrain.
Les concurrents sont tenus de respecter l'ensemble des codes régissant la circulation à poney/cheval, le code de la route, le code forestier, etc, sauf autorisation spécifique.
Chaque concurrent est tenu de présenter son carnet de route à l'arrivée de chaque contrôle. Il doit vérifier l'exactitude des renseignements qui y sont notés. Dans le cas d'une perte du carnet de route, l'équipage se voit attribuer les points du dernier équipage plus 100 points de pénalités.
Les informations indiquées sur le carnet de route sont prépondérantes.
Toute assistance aux concurrents, sauf en cas de danger, est interdite. Elle entraîne l'élimination des concurrents de la compétition.
Seul un marquage, non sonore, de couleur sur la roue de l'attelage est permis.
La communication verbale entre concurrents sur le POR n'est pas considérée comme une assistance dans la recherche de l'itinéraire.
Le franchissement des lignes de départ, d'arrivée et de tout type de contrôle doit se faire par l'équipage au complet.
Les fanions des différents points de contrôle doivent être non visibles par les concurrents avant l'entrée dans le contrôle.

A - Vitesses

La vitesse de déplacement par tronçon est imposée, elle permet le calcul du temps idéal.
Les vitesses sont :

- Signalées à l'aide d'un panonceau au départ de chaque contrôle de tronçon de façon visible par le concurrent,
- Constantes sur le tronçon considéré.

La vitesse moyenne du POR est calculée en fonction des temps idéaux de l'ensemble des tronçons.
Les vitesses moyennes sont définies pour chaque niveau de compétition.

B - Itinéraire

1 - Epreuves Club 1

L'itinéraire est communiqué à chaque concurrent au moyen de cartes au 1/25000e ou d'un road-book.
Il correspond à un chemin présent sur la carte et existant sur le terrain.
A la fin d'un point à point, l'arrivée au contrôle de tronçon doit se faire par un itinéraire autre celui du tracé du tronçon suivant.
Le nombre de tronçons maximum est de quatre.

2 – Epreuves Club Elite

L'itinéraire est communiqué à chaque concurrent au moyen de cartes au 1/25000e, ou de tout autre support d'une telle carte, portant le tracé, le niveau de l'épreuve, ou des indications permettant de se rendre d'un point à un autre.
Il appartient à chaque concurrent de reporter le tracé ou les indications sur la carte qui lui a été remise.
Le tracé en trait plein sur la carte correspond à un itinéraire à respecter au plus près sur le terrain.
Il ne correspond pas forcément à un chemin écrit sur la carte mais existant sur le terrain.
Le tracé en pointillés correspond à un itinéraire dont la précision, soit du tracé, soit de l'état du terrain, ne permet qu'un suivi approximatif. Aucun contrôle ne peut être positionné sur ce tracé.
A la fin d'un point à point, l'arrivée au contrôle de tronçon doit se faire par un itinéraire autre que celui du tracé du tronçon suivant.

C - Ligne de départ

Connue des concurrents, elle se situe à proximité de la salle des cartes, elle est matérialisée par deux fanions rouge et blanc.
La vitesse du premier tronçon est affichée sur un panonceau situé en salle des cartes.

D – Contrôle

1 - Généralités

Le nombre et la position des contrôles sont inconnus des concurrents. Ces contrôles sont installés à poste fixe pendant toute la durée du POR.
La ligne d'arrivée de chaque contrôle est matérialisée par des fanions rouge et blanc peu visibles, espacés de la largeur du chemin. Un deuxième jeu de fanions, double fanionnage, peut être utilisé pour définir de façon exacte l'arrivée correcte à un contrôle.
Toute arrivée à un contrôle entre les fanions, dans le bon sens, est considérée comme bonne.
En vue de tout point de contrôle, le concurrent doit maintenir son équidé dans le mouvement droit et en avant dans le strict respect de l'itinéraire imposé.
Une même difficulté topographique ne peut pénaliser plusieurs fois le concurrent.
Tout concurrent arrivé à tout contrôle ne peut retourner sur l'itinéraire déjà parcouru. Ce retour en arrière entraîne l'élimination de l'épreuve.

2 – Contrôle de tronçon

Afin de valider la régularité des concurrents sur le POR, des contrôles de tronçon peuvent être placés.
Les contrôleurs notent l'heure d'arrivée et de départ et communiquent la vitesse du tronçon suivant aux concurrents.
L'heure d'arrivée de chaque tronçon est prise au franchissement des fanions par le premier antérieur du premier équidé.
Un arrêt de 5 minutes est prévu à chaque point de contrôle de tronçon.
En règle générale, un concurrent repart 5 minutes après le départ du concurrent précédent.

	CONCURRENT	ARRIVE AU CONTROLE A :	REPART A :
EXEMPLE	A	10 h 10	10 h 10 + 5 min = 10 h 15
	B	10 h 11	10 h 15 + 5 min = 10 h 20
	C	10 h 12	10 h 20 + 5 min = 10 h 25

Sur les consignes du chef de piste POR, les contrôleurs sont habilités à modifier la durée de l'arrêt en fonction des circonstances, notamment dans le cas où plus de 3 concurrents sont arrêtés à un même contrôle de tronçon. Le contrôleur peut les faire repartir toutes les 3 ou 4 minutes.
En cas de contrôle de tronçon manqué, le calcul des points de pénalités de temps se fait en additionnant les distances des X tronçons considérés. Le calcul du temps idéal s'effectue en prenant en compte la dernière vitesse connue par le concurrent.
A la fin d'un point à point, l'arrivée au contrôle de fin de troncon doit se faire par un chemin autre que le tracé du tronçon suivant.

3 – Contrôle de passage

Afin de valider le bien aller des concurrents sur le POR, des contrôles de passage peuvent être placés.
Un concurrent ne peut refuser la validation du contrôleur, sauf dans le cas d'un point à point multi niveaux, où le concurrent prend seul la décision.
La présence d'un contrôleur est obligatoire pour les épreuves Club Elite et sur le Championnat de France. Elle est facultative pour les autres épreuves.
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 ».
En l'absence de contrôleur, une balise (type poinçon) sera positionnée sur le bon itinéraire. Elle ne sera pas visible du chemin "erreur ". En revanche elle devra être bien visible lorsque le concurrent est dans le bon chemin.
Le contrôle peut être matérialisé par :

- La délivrance d'un ticket de passage
- Le tamponnage ou poinçonnage, type course d'orientation sur le carnet de route du concurrent ou sur tout autre support.

Le contrôleur ne peut pas arrêter un concurrent à un contrôle de passage plus de temps qu'il n'en faut pour la délivrance du ticket de passage ou du poinçon.
Si deux ou plusieurs concurrents arrivent en même temps, le contrôleur délivrera les tickets ou les poinçons dans l'ordre d'arrivée des concurrents et les laissera repartir immédiatement.

4 – Contrôle d'arrivée

Le contrôle d'arrivée est inconnu des concurrents. Il peut être situé en tout endroit de l'itinéraire.
Les carnets de route des concurrents sont remis définitivement aux contrôleurs.
Après ce contrôle, les concurrents sont libres de rejoindre les écuries dans le temps de leur choix et par l'itinéraire tracé ou indiqué.

5 – Contrôle de fin d'itinéraire

Le contrôle de fin d'itinéraire est connu de tous les concurrents ; il est situé généralement à l'entrée des écuries ou précisé aux concurrents lors du départ.
Si le concurrent ne s'est pas présenté au contrôle d'arrivée, l'heure de passage au contrôle de fin d'itinéraire notée sur la feuille du contrôleur permettra les calculs des points de pénalités.
Le concurrent qui ne se présentera ni au contrôle d'arrivée, ni au contrôle de fin d'itinéraire, sera éliminé du test.

6 – Explications des contrôles

Les explications des contrôles, affichées à l'issue du POR, permettent de faire comprendre la logique recherchée.
On utilise un agrandissement de la carte mère, telle que proposée en salle des cartes, complétée si nécessaire par d'autres documents (photo aérienne, etc.).
La fiche est préparée informatiquement : on y indique les divers chemins possibles, éventuellement les distances, les angles, les points remarquables, la marge d'erreur, l'emplacement des fanions et le point de non-retour.

On rédige la fiche en soulignant la bonne démarche, avant d'expliciter les erreurs possibles et les fondamentaux utilisés.
Cet affichage est indispensable. Il permet aux concurrents d'échanger et de comprendre leurs erreurs.

Art 7.4 – Maîtrise des allures, MA
Ce test a pour but de montrer qu'un meneur d'extérieur peut faire conserver à son attelage une allure donnée.
Les quatre phases du test :

1 : 25 m au trot
Zone de transition de 15 m
2 : 30 m au galop
Zone de transition de 25 m
3 : 25 m au trot
Zone de transition de 15 m
4 : 20 m au pas

Ce test doit se dérouler dans un espace approprié.
Chaque phase et chaque zone de transition est matérialisée par des cônes formant une porte de 3 m de large minimum.
Les tracés type sont consultables en annexe.
Les attelages passent chaque entrée et sortie de phase à l'allure demandée. Pour l'entrée et la sortie de zone, c'est le premier antérieur qui est pris en compte.
Après indication par le jury, le concurrent a 30 secondes pour passer la ligne de départ.
Dans tous les cas, il a droit à 3 tentatives maximum.

Notation :
Pour chacune des 4 phases du test, les concurrents obtiennent la note 10, s'ils :
- Restent à l'allure demandée,
- Passent par les portes.

En cas de non-respect de l'une de ses conditions, les concurrents obtiennent la note 0 sur la phase.

Art 7.5 – PTV
Ce test consiste à mettre en valeur la qualité du dressage des poneys/chevaux utilisés pour l'attelage de randonnée, confiance, franchise, maniabilité, équilibre, sûreté du pied, ainsi que la justesse, l'à-propos des actions du meneur et son métier en terrain varié.

A - Généralités
1. Sont autorisés :
- La voix,
- L'aide du ou des équipiers, hormis le fait de toucher les guides, le harnachement et l'aide physique de l'équipier,
- L'arrêt.

2. Sont obligatoires :
- Le franchissement par l'équipage au complet des lignes de départ, d'arrivée, et des dispositifs.
- Un fouet tenu en main par le meneur durant la totalité du parcours. En cas de perte du fouet dans un dispositif, seul l'équipier est autorisé à le récupérer en mettant pied à terre. La pénalité correspondante sera appliquée.

3. Est interdit :
- Tout système d'attache du meneur ou d'un équipier à la voiture,
- Toute action d'un équipier sur les roues de la voiture.

B - Jugement des dispositifs
Le jugement du contrat :
- Avant un dispositif, il commence dès le franchissement des fanions de sortie du dispositif précédent. Le dernier dispositif est jugé jusqu'à la ligne d'arrivée.
- Dans un dispositif, avec la porte d'entrée et de sortie, les fautes sont prises en compte au franchissement du premier antérieur et jusqu'à la sortie de l'essieu arrière.

C - Reconnaissance

Le parcours est reconnu à pied, par les concurrents.
L'horaire d'ouverture et de clôture de la reconnaissance est fixé par le jury et affiché.

D - Départ et arrivée

Il est précisé que les lignes de départ et d'arrivée doivent être encadrées de fanions, comme les dispositifs du parcours.

E - Parcours

Il est réalisé sur un itinéraire indiqué à effectuer dans un temps accordé.
Le plan du parcours est communiqué aux concurrents.
Toutes les informations relatives au PTV doivent être affichées sur un panneau d'affichage officiel.

Ces informations sont :

- La liste des dispositifs,
- Le plan du parcours, en faisant apparaître les couleurs utilisées pour chaque niveau d'épreuves, le numéro de chaque dispositif,
- Le temps accordé.

Ces dispositifs sont numérotés et fanionnés : rouge à droite, blanc à gauche, le numéro étant porté sur une plaquette située sur la hampe rouge.
Chaque dispositif ne peut figurer qu'une seule fois dans un tracé de PTV, par contre un style de dispositif peut être utilisé plusieurs fois.
Les allures sont libres sur les dispositifs et entre les dispositifs, sauf cas particuliers définis par le règlement et le chef de piste.
La ligne de départ ou d'arrivée ne peut être franchie qu'une seule fois et dans le bon sens, tout comme les dispositifs du parcours.

F - Non franchissement volontaire d'un dispositif

Un concurrent qui ne souhaite pas franchir un dispositif doit :

- S'arrêter,
- Se présenter au juge du dispositif,
- Lui signifier son intention de ne pas franchir ce dispositif.

G - Règles de priorité

Un concurrent qui en rattrape un autre devient prioritaire. Il appartient au meneur rattrapé de s'écarter et de laisser le passage. Si le concurrent est en train d'effectuer son dispositif, le Juge indique sur sa feuille de notation la neutralisation du temps attribuée à l'attelage rattrapant.

H - Groupements de dispositifs

Des dispositifs peuvent être regroupés selon 2 catégories :

- Les enchaînements de dispositifs : deux ou trois dispositifs du PTV rapprochés et notés individuellement, la distance les séparant varie en fonction des niveaux de compétition.
- Les associations : deux éléments dont l'un ou l'autre est noté. La distance les séparant varie en fonction des niveaux de compétition.
  Le dispositif non fanionné n'est pas noté. Il peut être soit un dispositif PTV, soit une particularité du relief, ou de la végétation, soit un aménagement volontaire.

I - Définitions

1 - Refus

L'équidé peut faire un pas de côté, mais s'il recule, ne serait-ce que d'un pied, c'est un refus.
Après un refus, si le concurrent redouble ou renouvelle ses efforts sans succès ou si le l'équidé est présenté au dispositif après avoir reculé et si l'équidé s'arrête et recule à nouveau, il s'agit d'un deuxième refus et ainsi de suite.

2 - Dérobé

L'équidé est considéré comme ayant dérobé quand, présenté devant un dispositif, il évite de le franchir.

3 - Volte
Le concurrent sera pénalisé pour une volte quand il recoupe la trace qu'il a faite entre deux dispositifs qui se suivent, ligne départ et arrivée comprises.
Après avoir été pénalisé pour un refus, un dérobé, ou une chute, un concurrent peut recouper sa trace initiale en effectuant une volte sans pénalité pour qu'il puisse présenter son équidé à nouveau sur le dispositif.

4 - Chute
Un concurrent est considéré comme ayant fait une chute quand il y a mise pied à terre involontaire du meneur ou d'un équipier.
Un équidé est considéré comme ayant fait une chute lorsque son épaule et/ou sa hanche ont touché le sol, ou en appui sur un élément d'un dispositif.

5 - Tracé rectifié entre les dispositifs
Un tracé est rectifié quand le concurrent :-
- Revient en arrière après avoir oublié un dispositif sans avoir franchi le suivant,
- Modifie son tracé entre deux dispositifs rapprochés dans le but de minimiser la technicité proposée par le chef de piste.

6 - Erreur de parcours
Il y a erreur de parcours quand le concurrent :
- N'accomplit pas le parcours conformément au plan affiché.
- Ne franchit pas les dispositifs, ainsi que les lignes de départ et d'arrivée dans l'ordre, une seule fois, ou dans le bon sens.
- Ne respecte pas la procédure de non franchissement volontaire d'un dispositif,
- Passe un dispositif fanionné ne faisant pas partie du parcours,
- Traverse un couloir d'évolution matérialisé au sol, sauf s'il a déjà été franchi.

Un dispositif tenté mais non réalisé n'est pas considéré comme une erreur de parcours.
Toute erreur de parcours non rectifiée entraine la note 0 sur le PTV.

VIII - PENALITES

Art 8.1 - Elimination
Sont éliminés du test :
- Tout concurrent se présentant au-delà de son heure officielle de départ à l'un des tests,
- Pour le POR, tout concurrent ne se présentant ni au contrôle d'arrivée, ni au contrôle de fin d'itinéraire.
- Tout concurrent qui modifie ou change sauf à l'identique le harnachement de l'équidé ou son/ses équipiers.
- Tout concurrent ne pouvant mettre son matériel en conformité avant le début du test,
- Tout concurrent ou équipier agissant manuellement sur les roues de la voiture lors du PTV, et tout concurrent dont l'équipier apportant une aide physique au meneur,
- Sur le POR : tout concurrent se présentant à un contrôle sans fouet,
- Sur le PTV : tout concurrent qui perd son fouet sans en avoir un de rechange ou dont le coéquipier n'a pas été en mesure de le récupérer.

L'élimination ou abandon à un test n'exclut pas la poursuite de la compétition.

Sont éliminés de l'épreuve :
- Tout concurrent dont l'équidé a été arrêté définitivement par le vétérinaire ou le président de jury,
- Tout concurrent assisté dans la recherche de l'itinéraire du POR ou qui en communique le tracé,
- Tout concurrent possédant lors du POR :
  - Un appareil de communication : téléphone non mis sous scellé… (sauf en cas d'urgence),
  - Un appareil de localisation électronique : GPS, montres connectées

- Des documents topographiques autres que ceux fournis par l'organisation

♦ Tout concurrent ne se présentant ni au contrôle d'arrivée, ni au contrôle de fin d'itinéraire du POR,
♦ Tout concurrent ne se présentant pas au contrôle vétérinaire initial,
♦ Tout concurrent après être arrivé à tout contrôle, retourne en arrière sur son tracé,
♦ Tout concurrent qui utilise un indicateur de vitesse ou compteur de distance, lors du POR.
♦ Tout concurrent reconnaissant ou essayant avec un équidé, un des parcours,

Art 8.2 - Pénalités particulières sur la MA et le PTV
Un équipier quittant la voiture ou pied à terre volontaire : 0 sur le dispositif
Chute du meneur ou équipier ou voiture renversée : 0 sur le PTV ou la MA et arrêt du concurrent sur ce test.

IX- DEMANDES ET RECLAMATIONS

Le jury de terrain ne peut pas prendre en compte un support photo, vidéo ou enregistrement GPS pour trancher tout litige

Art 9.1 – Demande d'interrogation technique
L'affichage des explications des points de contrôle se fait dès l'arrivée du dernier concurrent.
Toute interrogation technique doit être déposée, auprès du président du jury avant l'affichage des résultats :
Si elle concerne un problème technique ou de règlement

- Pour le POR : dans l'heure qui suit l'arrivée du dernier concurrent
- Pour le PTV : dans la demi-heure qui suit l'arrivée du dernier concurrent sur le test concerné.

Si elle concerne un problème de saisie de résultats POR ou PTV : dans la demi-heure qui suit l'affichage provisoire en utilisant les documents mis à disposition des concurrents. Ils sont en ligne sur le www.ffe.com

Art 9.2 – Réclamation technique POR

- Un formulaire de réclamation technique est en ligne sur ww.ffe.com.
- Le concurrent le remplit en argumentant sur des critères techniques précis,
- Le jury fait une réponse écrite au concurrent avant validation des résultats du POR,
- Si sa réclamation n'est pas prise en compte ou jugée infondée, 30 points de pénalités supplémentaires lui seront attribués sur son résultat POR.

Art 9.3– Affichage des résultats
Pour les épreuves sur deux jours.
Si à 20 heures, les résultats détaillés d'un test ne peuvent être affichés, les demandes de vérification des notes pourront se faire jusqu'au lendemain matin à l'horaire prévu et affiché par l'organisateur l'annonce de ces résultats sera différée au lendemain matin.
Sur les différents tests, toute demande concernant la vérification des notes ou leur saisie informatique doit être inscrite sur un formulaire papier mis à disposition, près des résultats provisoires, au plus tard une demi-heure après l'affichage.
Toute modification de résultat intermédiaire implique un nouvel affichage. Il devient alors définitif.
La réponse du jury doit être apportée avant la fin de la compétition.

X- CLASSEMENT / PRIX

Art 10.1 - Classement
Est déclaré vainqueur de la compétition le concurrent ayant obtenu le plus grand nombre de points sur l'ensemble des tests.
En cas d'égalité du total des points pour les trois premières places, les ex-æquo sont départagés par le résultat sur le total des points des tests POR.
En cas d'élimination sur un test, le concurrent ne peut pas être classé avant ceux ayant terminé l'épreuve.

Art 10.2 - Remise des prix

Cf. Dispositions Générales.

XI- ANNEXE

Art 11.1 – Norme technique POR

A - Lecture de carte

La lecture de carte désigne l'ensemble des compétences permettant de comprendre, interpréter et utiliser une carte pour se déplacer : elle implique notamment d'identifier les éléments clés de la carte (légende, courbes de niveau, couleurs, symboles…) et de faire le lien avec le terrain (relief, végétation, bâtiments, chemins…).

B - Road book

Le road book est un document qui décrit de manière séquentielle les étapes d'un parcours, en indiquant les éléments visuels et directionnels que le concurrent doit suivre pour se rendre d'un point à un autre.

C - Point à point

Le point à point consiste à relier, dans un ordre imposé ou non, une série de balises en choisissant librement l'itinéraire entre chaque balise.

Dans un 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 de 30 points.

D - Carte muette ou semi-muette

La carte muette est un document d'orientation dépourvu de tout ou partie d'informations cartographiques : c'est donc une carte simplifiée, partiellement effacée où il ne reste parfois que le tracé.

E - Azimuts départ chemin

L'azimut départ de chemin est une technique d'orientation qui consiste à s'engager et suivre un chemin qui sera choisi selon son angle depuis une intersection. L'angle est mesuré sur les 15/25 premiers mètres du chemin, sans se préoccuper des modifications au-delà.

F - Azimuts en ligne

L'azimut en ligne est une technique d'orientation qui consiste à se déplacer en ligne droite dans une direction précise, définie à l'aide de la boussole, sans suivre nécessairement de chemin ou de repère visible sur le terrain.

NORMES TECHNIQUES	CLUB 1	CLUB ELITE
1. Lecture de carte	Chemins ouverts et carrossables correspondance carte terrain sans difficultés topographiques, en utilisant principalement les points remarquables	Chemins et sentiers ouverts et praticables en attelage, en utilisant les fondamentaux: points remarquables, azimuts, distances et relief
2. Road book	Dessins, photos, plans de masse	Dessins (azimuts et distances), photos (distances)
3. Point à point	Oui, 5 maximum situés à des points remarquables, dans un espace déterminé et sécuritaire	Oui, avec utilisation de coordonnées: Lambert, UTM, recoupement et rayonnement

4. Carte muette ou semi-muette	Non	Oui
5. Azimuts départ de chemin	Non	Oui, sur des chemins ouverts
6. Azimuts en ligne	Non	Oui, sur courte distance (environ 100m), sur terrain dégagé et carrossable

G – 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.
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

H – Notion de « marge d'erreur »

La marge d'erreur désigne l'écart acceptable, ou une zone de tolérance, entre le tracé idéal et la position réelle du concurrent sans compromettre sa réussite. Elle va dépendre du niveau d'orientation des concurrents, de la précision des points remarquables (sur la carte et sur le terrain), des techniques utilisées…

- 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 est utilisée dans tous les cas où la distance et/ou l'azimut sont prépondérants dans le choix de l'orientation (absence de points remarquables précis, de dénivelé permettant de confirmer la bonne décision).
- Les calculs des distances et des angles doivent toujours s'appuyer sur un point remarquable vérifié.

Lorsqu'il existe plusieurs choix possibles, la distance (ou l'angle) entre le chemin à suivre et les autres possibilités, doit être au minimum égale à la marge d'erreur. Des exemples de marges d'erreurs sont proposés dans le document à l'usage des chefs de piste POR.
La porte de validation représente au minimum la marge d'erreur appliquée de chaque côté de la trace idéale.
Après avoir calculé la marge d'erreur, le chef de piste détermine un point de non-retour au-delà duquel le cavalier ne pourra plus se corriger.

I – Notion de « hors-piste »

Le déplacement hors-piste s'entend lorsqu'aucun chemin, layon ou point remarquable identifiable n'est clairement visible sur le terrain : zone de sous-bois sans layon, jachère, pâture, etc.

J – Notion de « tracé libre »

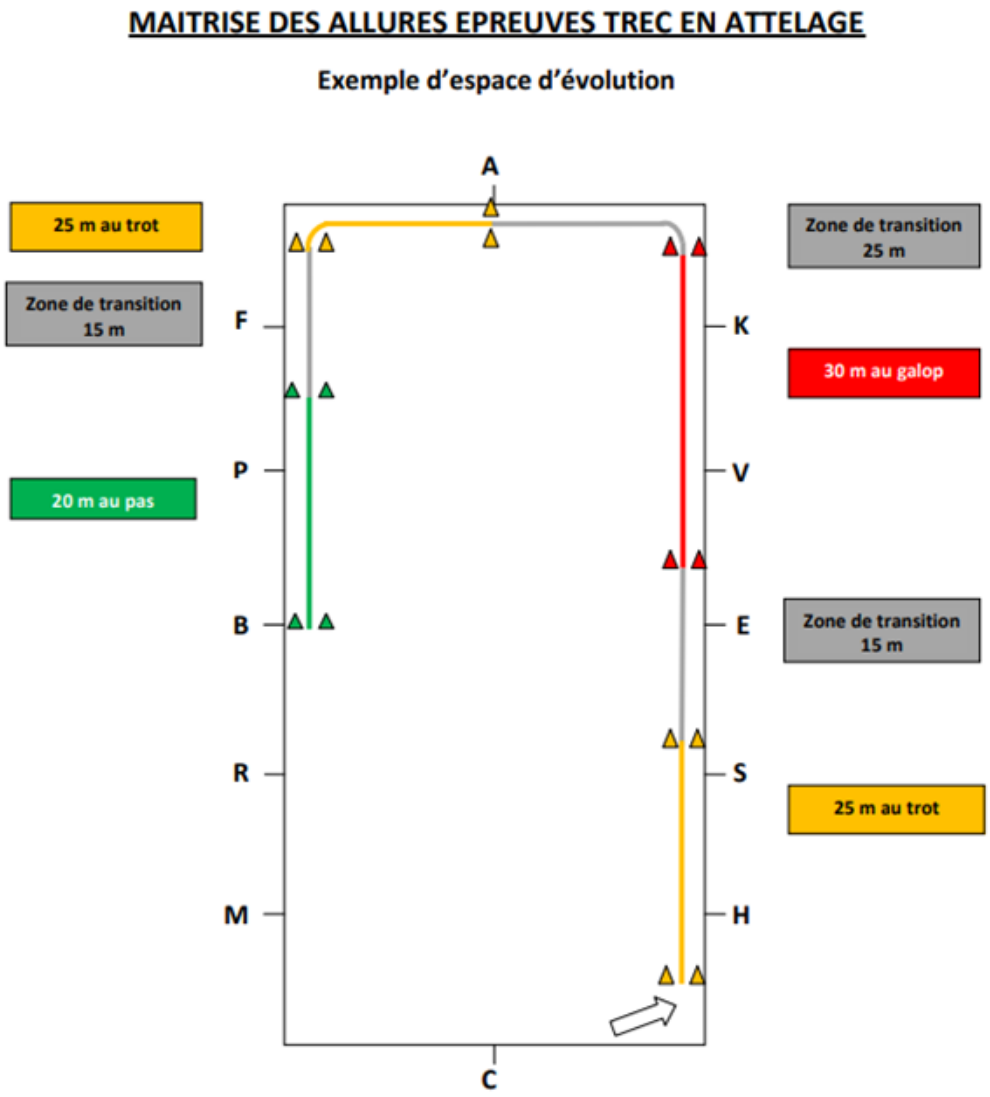
Quand un chemin est présent sur le terrain, mais absent de la carte, on parle de tracé libre ; ce chemin peut être donc utilisé en Club Elite. L'écartement des fanions, pour tous les niveaux, sera au minimum de 25 m, puis proportionnel à la marge d'erreur préconisée. Le chef de piste doit être particulièrement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

K – Les fanions

Le franchissement des fanions doit permettre la validation la plus pertinente possible de la démarche des concurrents.
Le chef de piste place les fanions en fonction de la démarche qu'il souhaite obtenir.
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 indispensable 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.

L'écartement idéal des fanions est centré et perpendiculaire à l'axe d'arrivée. 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. Sur le terrain, le chef de piste peut être amené, pour des raisons pratiques, à élargir sa porte de manière dissymétrique.

Art 11.2 – Plan de la Maîtrise des Allures pour les épreuves Club 1



Art 11.3 – Liste des dispositifs de PTV par niveau d'épreuve

	DISPOSITIFS DE TREC EN ATTELAGE PAR EPREUVE		
Groupe	Dispositifs	**Club 1**	**Club Elite**
Groupe 1 : Choix d'allure	Bordure maraîchère	oui	oui
	Chapeau de gendarme	oui	oui
	Cloche	oui	oui
	Combinaison de 3 portes	-	oui
	Conduite autour du piquet	oui	oui
	Conduite sur un huit de chiffre	oui	oui
	Dévers	-	oui
	Dispositif à 3 ou 4 portes	oui	oui
	Doline	oui	oui
	Plan ascendant	oui	oui
	Plan descendant	oui	oui
	Rond-point	oui	oui
	Ruelle en L	oui	oui
	Ruelle en U	oui	oui
	Trèfle	-	Oui
	Slalom	oui	oui
Groupe 2 :	Les planches	oui	oui
Groupe 3 : Style	Départ en côte	oui	oui
	Départ en descente	oui	oui
Groupe 4 : Au pas	Gué	oui	oui
	Passerelle	oui	oui
Groupe 5 :	Reculer	-	oui
Groupe 6 :	Demi-tour sur place	oui	oui
	Remiser	-	oui
Groupe 7	Immobilité	oui	oui