

Préambule

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

A votre niveau, toutes les techniques d'orientation peuvent être utilisées en ne perdant pas de vue que vous devez à tout moment disposer d'un minimum d'éléments vous permettant de vous en sortir.

Un Championnat de France est l'ultime épreuve d'une saison, il regroupe les plus assidus et les plus méritants de cette saison, il me semble normal qu'il soit l'occasion d'y retrouver un maximum des techniques d'orientation susceptibles d'animer ce test.

J'ai essayé sur ces deux itinéraires de vous proposer un éventail varié de ces techniques qui exige une grande précision dans le tracé et la lecture de la carte, un étalonnage correct du cheval et un peu de feeling quand cela est nécessaire.

Nous restons dans la périphérie de Poitiers et les difficultés topographiques n'y sont pas nombreuses mais j'ai essayé d'en exploiter un maximum.

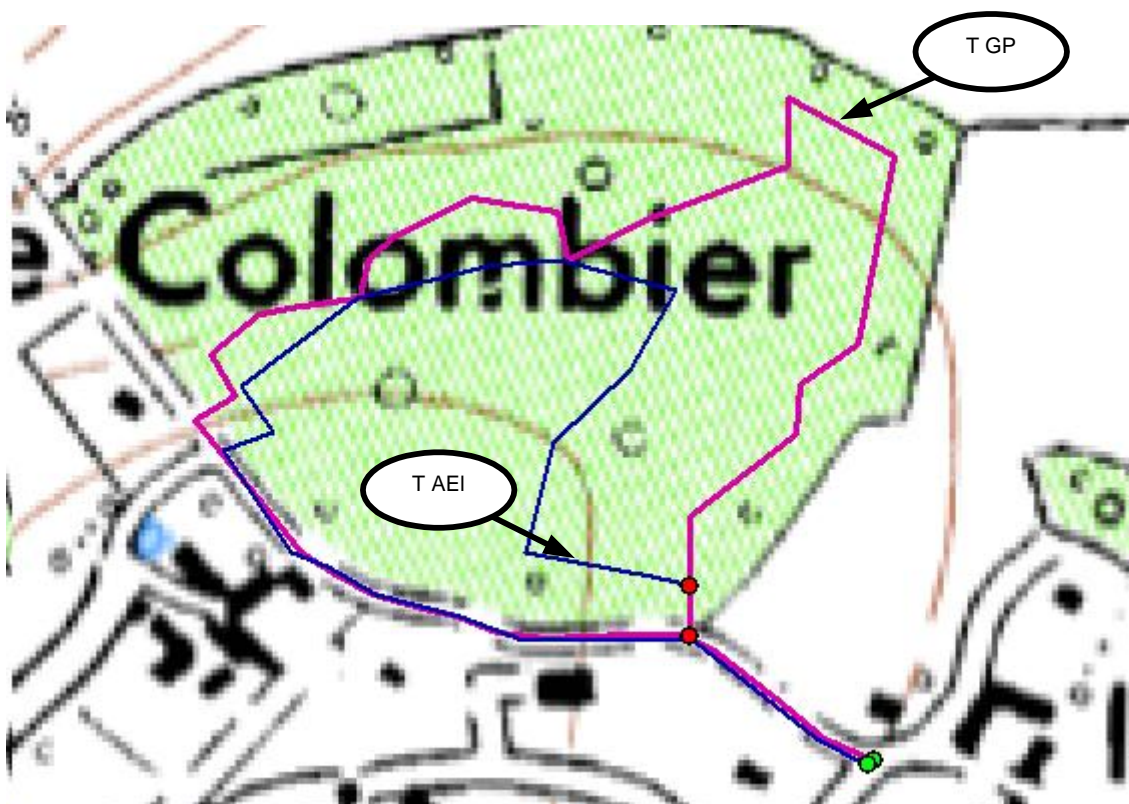
Vous aviez 9 tronçons, chacun sur un thème différent : un tronçon de calage à la boussole, un tronçon de validation à la boussole, une liaison à la carte, un point à point, un tronçon rapide à la carte, un tronçon de remise en route à la carte, un road-book, une carte vierge et le tronçon final à la carte.

Premier tronçon

Un tronçon de mise en jambe avec un départ à la boussole sans grande difficulté jusqu'au bois de colombiers (13° ligne de la liste d'azimuts).

Les GP devaient rentrer dans le bois par une petite brèche à une dizaine de m du départ du chemin alors que les AEI rentraient 25 m avant : c'était certainement la seule vraie difficulté de ce tronçon !

Un ticket pour chaque catégorie permettait de valider les deux tracés, attention à bien prendre son ticket et pas celui de l'autre catégorie : pour couper court à toute contestation, l'un était au sud du bois (itinéraire des AEI), l'autre était au nord (itinéraire des GP).



Une fois sortis du bois, presque 700m vous permettaient de rattraper un éventuel retard avant d'arriver au contrôle sur le chemin parallèle à la route.

A noter que ceux qui jetaient l'éponge et voulaient rejoindre le Point A passaient obligatoirement (sauf cas très extrême) devant le contrôle où une indication sur la feuille de vitesse leur permettait de se recalibrer et de repartir sur le deuxième tronçon.

Deuxième tronçon

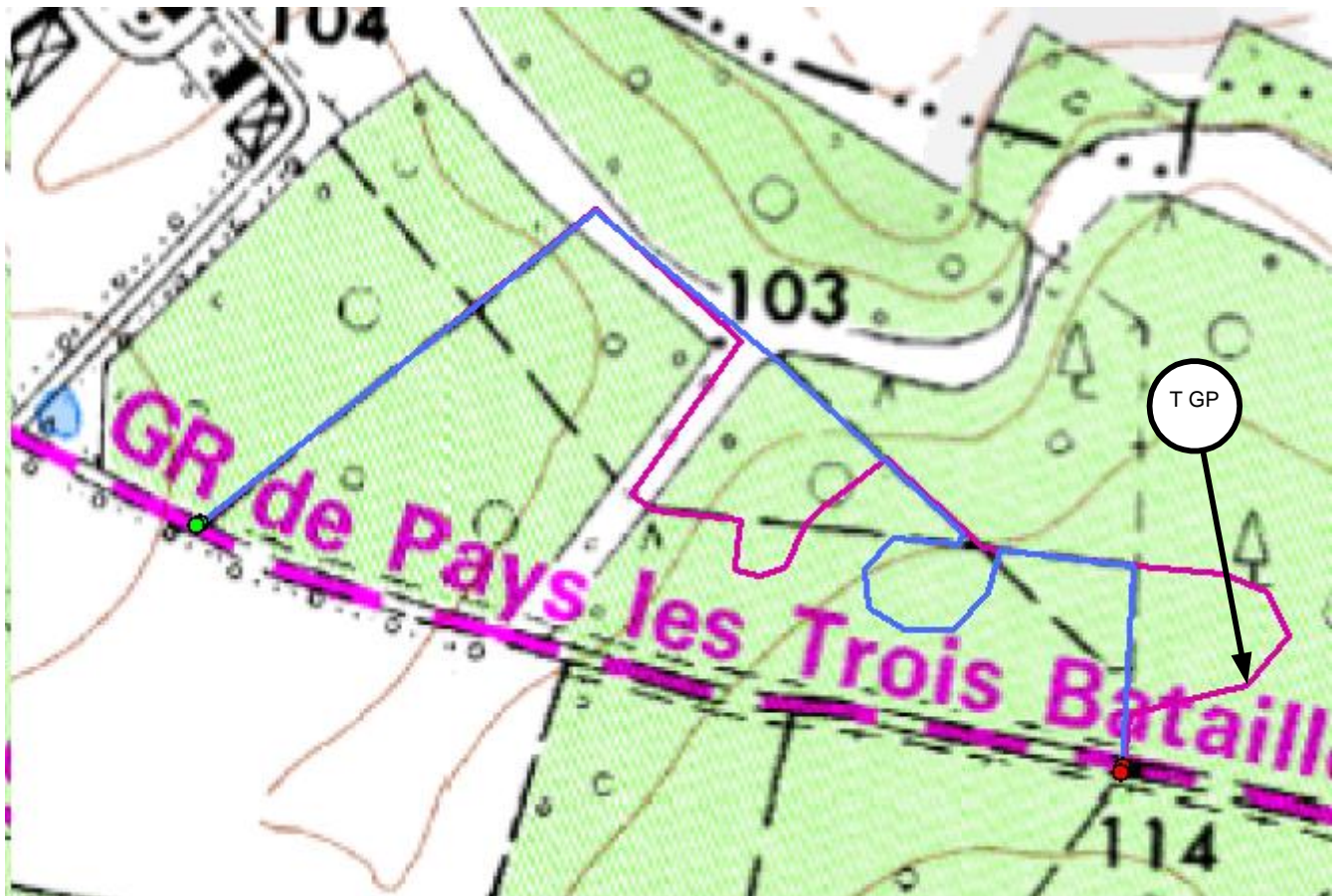
Toujours à la boussole et à nouveau dans un bois avec là encore deux tracés différents.

Pour les GP, il ne fallait pas rater la sortie de la vallée puis rester vigilant pour trouver le ticket.

Pour les AEI, la sortie de la vallée était plus évidente, mais le tour du petit terrain de cross pouvait en déstabiliser plus d'un.

Cette fois, pas de distance pour rattraper le temps perdu, le contrôle était situé à la sortie du bois, au retour sur le chemin.

Un ticket pour la catégorie GP permettait de valider le bon respect de l'itinéraire ... et de pénaliser les AEI qui pouvaient suivre un concurrent GP.



Dernière difficulté, se repérer et se situer sur la carte pour attaquer le tronçon suivant ...

Troisième tronçon

Un tronçon de liaison, sans difficulté majeure, sans ticket : de la pure lecture de carte avec régularité récompensée.

L'arrivée au contrôle ne pouvait décemment se faire que par le bon chemin !

Quatrième tronçon

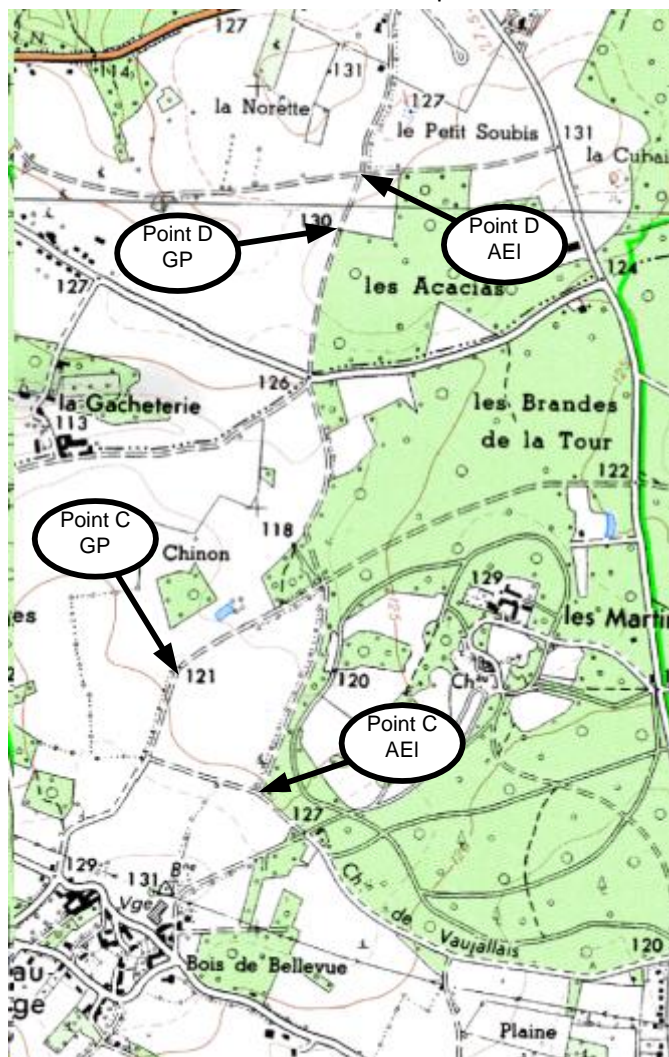
En partie à la carte, en partie en point à point.

Pour les GP, 2 points à positionner (C et D) et 2 à recopier (B et E) avec deux balises sur le terrain, l'une au point C (à composter), l'autre entre le point D et le point E (à ne pas composter car ne correspondant pas à un point de passage) correspondant à la balise D des AEI.

Pour les AEI, 1 point à positionner (C) et 3 à recopier (B, D et E) avec une balise sur le terrain, au point D (à composter).

En résumé, pour chaque catégorie, il y avait une bonne balise et une mauvaise balise :

- les GP devaient passer devant la bonne et la mauvaise balise en ne poinçonnant que la bonne
- les AEI ne devaient passer que devant la bonne balise, la balise C des GP n'était pas sur leur itinéraire et le bon positionnement de leur balise C devait leur éviter d'être tentés par la balise C des GP.



- Là aussi, l'arrivée au contrôle ne pouvait se faire que par le bon chemin.

Cinquième tronçon

Un tronçon rapide et difficile dans une partie de la propriété de la Roche de Bran ...

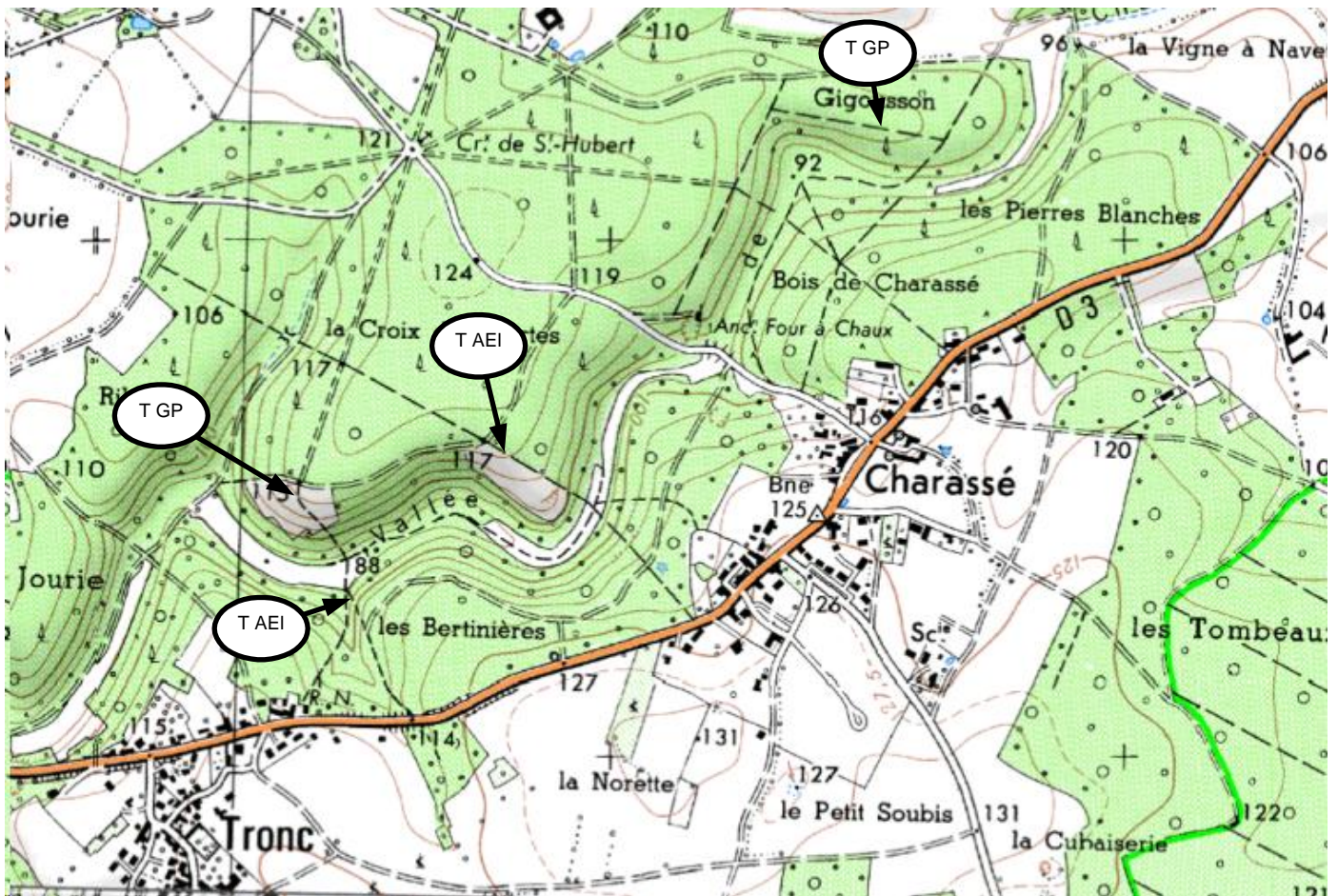
Pour les GP, plusieurs difficultés validées par deux tickets :

- le premier ticket validait le passage dans la carrière, les concurrents qui prenaient le chemin sur la crête étaient sanctionnés, le tracé sur la carte n'empruntait clairement pas la ligne de crête, il fallait tourner à droite juste avant que le chemin ne descende fort dans la vallée.
- le deuxième ticket validait la remontée de la vallée par le bon chemin, difficile à trouver bien qu'un chemin assez large a été dégagé la semaine dernière, mais restait caché à son entrée (au moins pour les premiers) : la distance, le dessin de la vallée et le thalweg sur l'autre versant permettaient d'estimer le départ du chemin.

Pour les AEI, deux difficultés validées chacune par un ticket :

- le premier ticket validait la descente dans la vallée par le thalweg tout au bout du chemin qui longeait le coteau qu'il fallait poursuivre jusqu'à « buter » sur un thalweg.

- Le second ticket validait la remontée de la vallée par le bon chemin pas facile à trouver si on ne prend pas correctement ses distances et si on ne repère ni les traces de passage dans l'herbe de la vallée ni le chemin qui débouche du coteau opposé ...



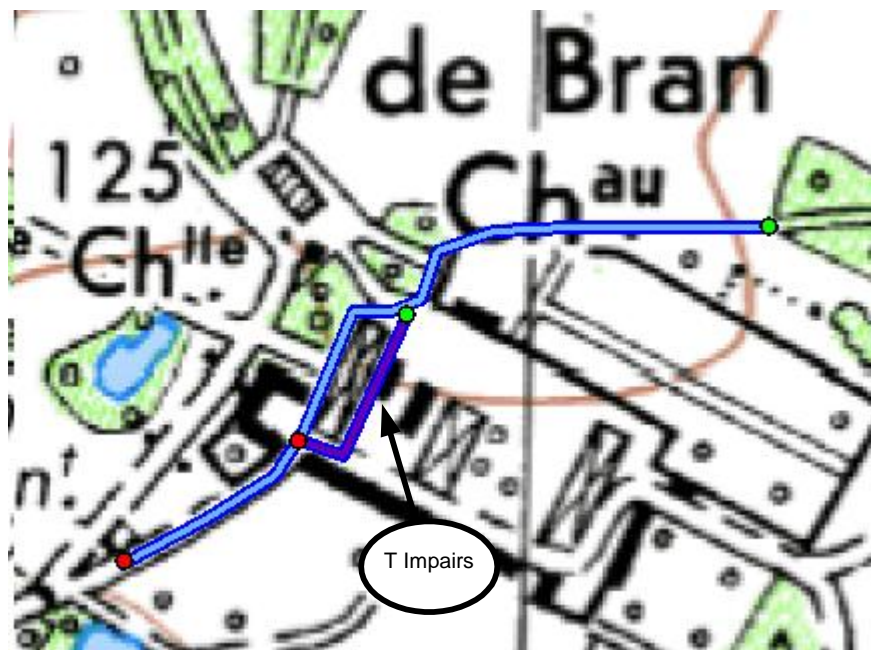
La vitesse rapide imposée obligeait à prendre vite ses décisions et augurait d'un contrôle vétérinaire en fin de tronçon , annulé faute de vétérinaire réservé ...

L'arrivée au contrôle ne pouvait se faire que par le bon chemin, les difficultés étaient bien avant, la traversée de la route permettait sans problème de se recalcr si nécessaire.

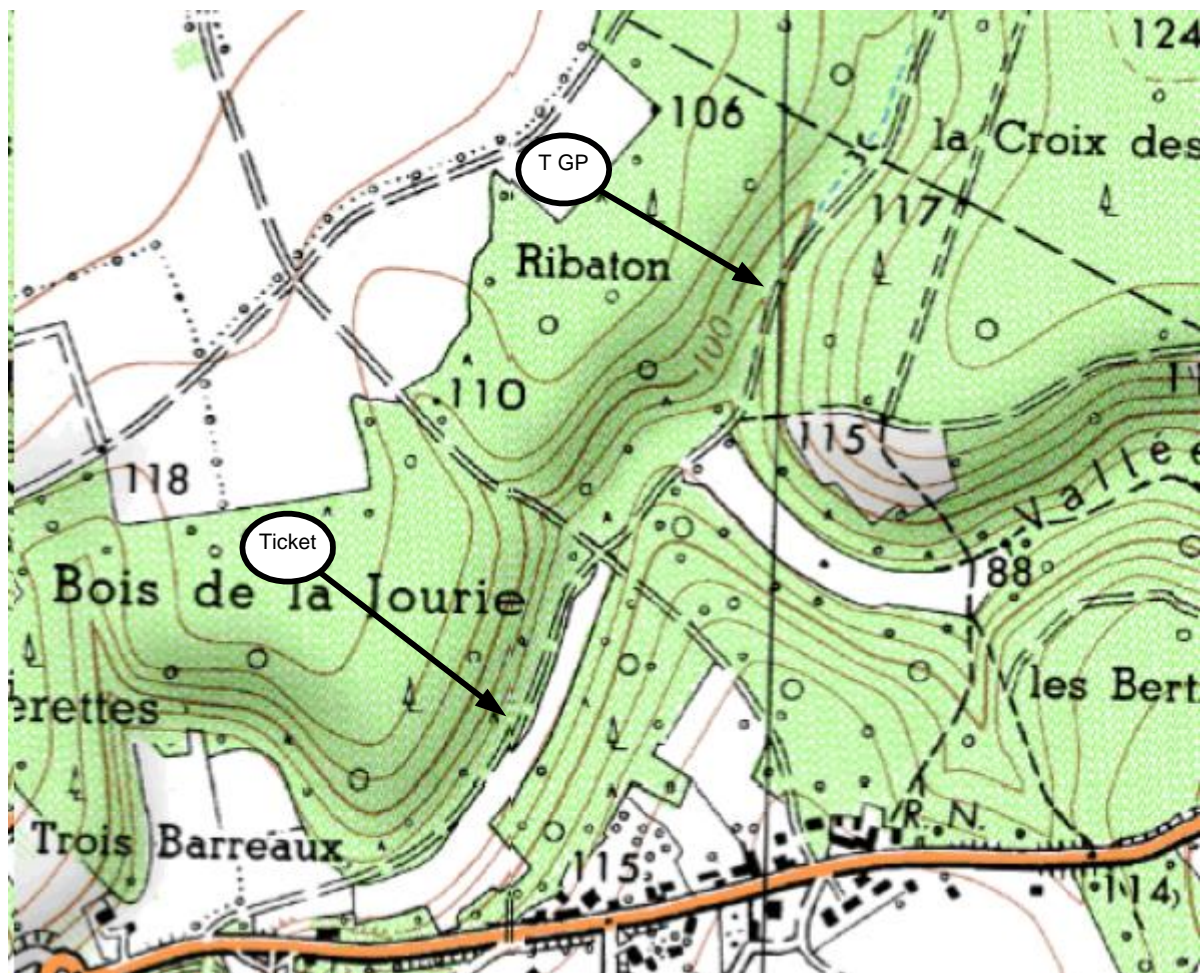
Sixième tronçon

Après arrêt de 30 minutes, départ par le Centre Equestre de la Roche de Bran avec un passage « pair / impair » de chaque côté d'un hangar métallique : les dossards pairs devaient laisser le hangar sur leur gauche et longer le mur de propriété, les dossards impairs devaient laisser le hangar sur leur droite et longer un bâtiment : le ticket validait le bon passage des dossards impairs et sanctionnait le mauvais passage des dossards pairs.

La difficulté était dans la bonne recopie de la carte mère et dans la bonne interprétation des bâtiments



De retour dans les bois et dans une vallée secondaire, les GP ne devaient pas franchir le petit pont et devaient descendre la vallée par le sous-bois, le long du fossé jusqu'à rejoindre la vallée principale : un ticket validait le passage en sous-bois. Les AEI devaient eux emprunter le chemin de l'autre côté du fossé.



Peu après avoir rejoint la vallée principale, il fallait quitter le chemin sur la droite pour emprunter un ancien chemin qui se devinait dans les bois, parallèlement au chemin carrossable : à l'une des jonctions de l'ancien chemin et du chemin actuel, un ticket validait le bon choix, pour les GP comme pour les AEI. Ce chemin parallèle devait se prendre à l'endroit où la ligne de crête venant du sud rejoignait la vallée, les distraits pouvaient toutefois le récupérer au carrefour suivant.

Septième tronçon

Tronçon road-book sous la forme de photos satellites avec indication d'où vous venez et où vous allez mais sans aucune indication de distances : le respect de la vitesse se faisait donc au feeling, à votre convenance mais sans mesurage sur la carte !

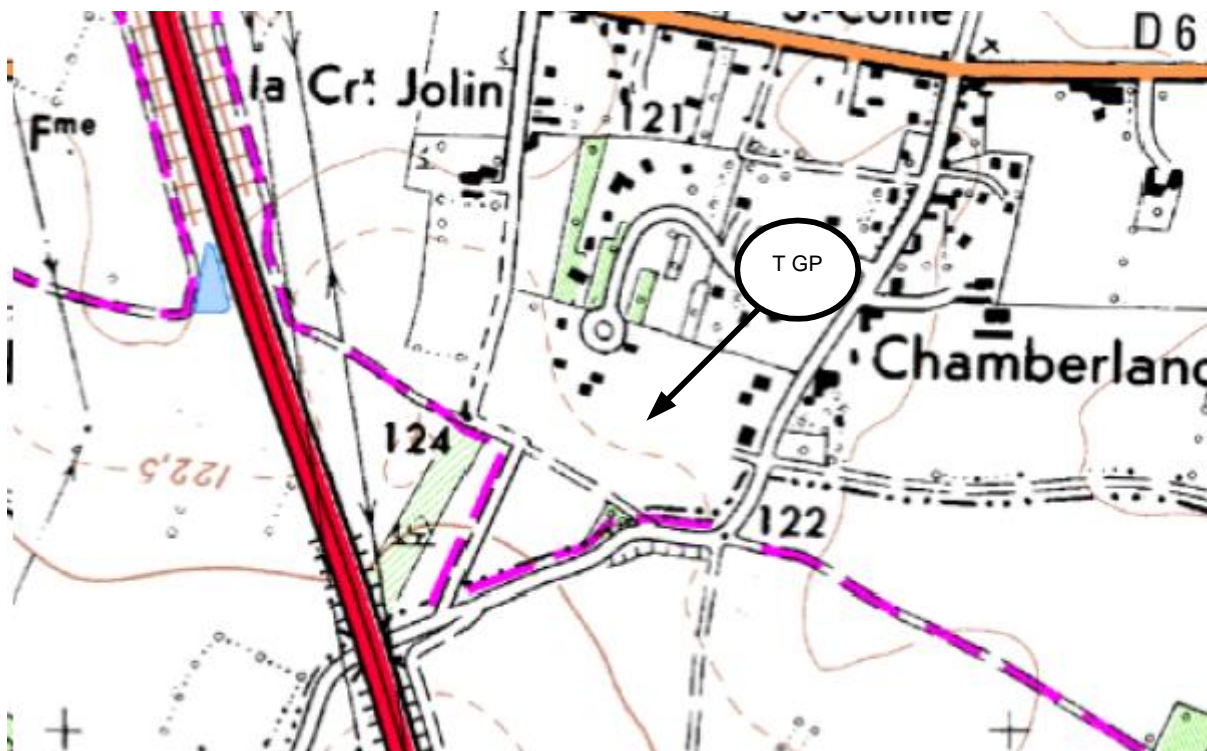
Le respect de l'itinéraire n'était pas la difficulté, le suivi des photos étant aisé, la difficulté était bien sur le respect de la vitesse.

AEI et GP n'avaient pas tout à fait le même itinéraire sans pour autant qu'il y ait de tickets.

Huitième tronçon

Tronçon carte vierge, aucune difficulté d'orientation n'existant pour ce retour vers le Centre Equestre, il me semblait plus ludique de faire appel à la carte vierge.

L'itinéraire AEI se distinguait de celui des GP juste avant le contrôle : un ticket pour les GP validait le bon passage des uns et le mauvais passage des autres.

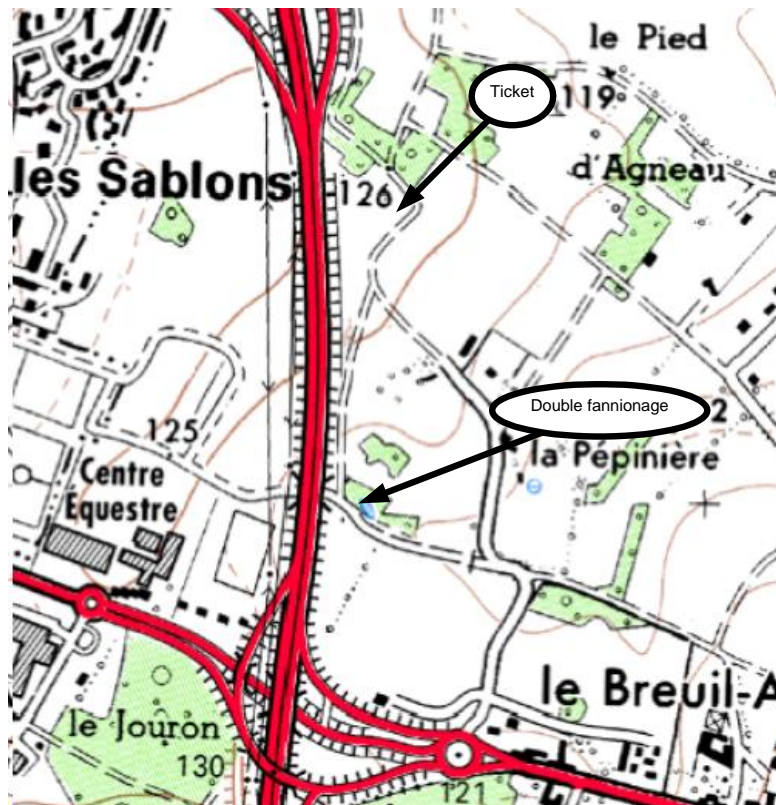


La distinction se faisait sur l'azimut du chemin et le dessin (ligne droite pour les GP, ligne brisée pour les AEI)

Ces deux tronçons respectaient l'itinéraire tracé sur la carte.

Neuvième tronçon

Retour sur la carte avec une première fausse difficulté validée tout de même par un ticket et une seconde vraie difficulté à l'arrivée avec le bon passage entre les fosses : une bonne estimation des distances et l'observation du bosquet dans le pré longeant la clôture permettaient de passer correctement sur l'une des deux crêtes comprises dans le double fanionage.



Conclusion

Un parcours de 40,003 km (plus précis tu meurs) avec une vitesse moyenne demandée de 9,2 km/h pour les GP et de 35,956 km (à peine moins de 1 km de plus que ce que prévoit le règlement, mais on est quand même sur un CdF en plaine) avec une vitesse moyenne demandée de 8,5 km/h et au total, 14 tickets dispersés dans la campagne et 9 tronçons : un POR qui exigeait donc une bonne gestion du cheval et une bonne assurance dans la lecture de la carte et le respect de l'itinéraire.