

SOMMAIRE

I. CONDITIONS DE PARTICIPATION.	5
A. FORMATIONS DES EQUIPES.	5
B. PRIORITE A L'ENGAGEMENT.	5
C. COMPOSITION DES EQUIPES.	5
D. CHEVAUX.	6
1. Sexe.	6
2. Age.	6
3. Identification et vaccination.	7
4. Origines et inscriptions au Stud-Book.	7
5. Critères de poids pour taille.	7
6. Entraînement.	10
E. MENEURS ET GROOMS.	10
1. Qualification.	10
2. Responsabilités et assurance.	10
3. Tenue.	10
F. VOITURES HIPPOMOBILES.	11
1. Voiture de marathon	11
2. Voiture typique ou traditionnelle	11
3. Voitures pour les étapes de liaison	11
4. Voiture pour attelage à quatre	11
G. HARNAIS.	12
1. Qualité.	12
2. Quantité.	12
H. TRANSMISSIONS	12
1. Liaison téléphonique	12
2. Liaison à l'intérieur des équipes	12
I. VEHICULES AUTOMOBILES.	13
1. Voiture suiveuse.	13
2. Commissaires de voiture.	14
3. Camions.	14
4. Routiers.	14
J. MARECHALERIE ET VETERINAIRES.	14

1. Maréchalerie.	14
2. Vétérinaires.	14
K. INSCRIPTIONS DE PARRAINAGE - INFORMATION DU PUBLIC.	15
1. Inscriptions réservées à l'organisation.	15
2. Inscriptions réservées aux équipes	15
3. Information du public	15
II. ENGAGEMENTS ET RECONNAISSANCE	16
A. PREENGAGEMENTS.	16
B. ENGAGEMENTS DEFINITIFS.	16
C. RECONNAISSANCE D'ITINERAIRE.	17
III. PRISE EN CHARGE PENDANT LA COURSE	17
A. ACCUEIL DES CHEVAUX	17
B. ACCUEIL DES EQUIPES.	17
IV. LES EPREUVES SPECIALES	18
A. ORDRE DE DEPART.	18
B. MINI SPECIALES : «RELAIS CHRONOMETRE»	18
C. EPREUVE D'ATTELAGE/DETELAGE A QUATRE	20
D. EPREUVE DU DEFILE	20
E. EPREUVE A LA PAROLE	21
F. EPREUVE DE MARATHON	22
G. EPREUVE DE TRACTION	24
H. EPREUVE MONTEE	24
I. SHOW SPECTACLE	25
J. COURSE DE TROT AU SULKY	25

K. EPREUVE DE MANIABILITE	26
L. CLASSEMENT DES EPREUVES SPECIALES (HORS MINI SPECIALES).	26
V. LA ROUTE PROPREMENT DITE.	26
A. PRESENTATION GENERALE.	27
1. Longueur des étapes.	27
2. Condition de participation des chevaux.	27
3. Horaires.	27
4. Commissaires de voiture - voitures suiveuses	27
5. Vitesses et temps accordé.	28
6. Allures.	29
7. Dépassement.	30
8. Chronométrage - Carnet de bord	30
B. INCIDENTS EN COURS D'ETAPE.	31
1. Un problème quelconque empêche un meneur de terminer une étape.	31
2. Avance ou étalement trop important de la course.	32
3. Retard trop important d'une équipe.	32
4. Pénalités.	32
VI. MESURES DE PROTECTION DES CHEVAUX	32
VII. JURY.	33
A. JURY DE TERRAIN.	33
B. JURY D'APPEL.	34
C. COMMISSAIRES DE COURSE.	34
D. JURYS DES EPREUVES SPECIALES	34
E. EXAMEN DES RESULTATS.	35
F. COMMISSAIRES DE SECURITE	35
VIII. CLASSEMENT ET PRIX.	35
A. ETAPES DE ROUTE.	35
B. EPREUVES SPECIALES	35

C.CLASSEMENT COMBINE	36
IX. LIBRAMONT, DIMANCHE APRES-MIDI.	36

REGLEMENT

24 heures du TRAIT ATTELE

EDITION N°2 - JUILLET 2007

I. CONDITIONS DE PARTICIPATION.

A. FORMATIONS DES EQUIPES.

Chaque équipe est placée sous la responsabilité d'un chef d'équipe ayant autorité sur les membres de l'équipe (meneurs - grooms - accompagnateurs). Il est l'interlocuteur naturel des organisateurs de la manifestation.

Les équipes doivent être présentées par une autorité hippique officielle qui atteste en particulier de l'état d'entraînement satisfaisant des chevaux. Elles doivent recevoir également l'agrément du Comité Organisateur.

Les équipes sont soit de races, de fédérations ou d'associations d'attelage. Elles peuvent se composer de couples meneurs/chevaux de différents pays ou de différentes races de chevaux lourds, sauf pour les équipes de race qui devront compter au minimum 80 % des chevaux inscrits à la race.

Dans chaque équipe, 80% des chevaux devront être en possession de certificats d'origine portant mention de l'inscription au stud-book de la race. Ces documents seront présentés lors de la pesée à Libramont.

Il ne peut être accepté l'engagement que d'une seule équipe de race par race et par pays.

B. PRIORITE A L'ENGAGEMENT.

Les organisateurs prévoient la participation d'un maximum de 16 équipes. Si le nombre d'engagements reçus, complets et dans les délais, est supérieur à ce chiffre, le Comité Organisateur se réserve le droit de définir les équipes retenues.

C. COMPOSITION DES EQUIPES.

Une équipe est composée de 9 à 10 paires de chevaux, chaque paire étant indissociable; si un cheval est indisponible ou éliminé par les organisateurs pour des raisons administratives, zootechniques ou sanitaires, c'est l'ensemble de la paire qui doit être retiré de la course sans que l'on puisse recomposer une paire à partir de deux paires retirées. Cette possibilité est cependant laissée aux équipes après les opérations de toise et de pesée et avant le jeudi 20 septembre 13h.00

Chaque paire est conduite par un meneur accompagné de un ou deux grooms. Pour un même attelage, meneur et grooms sont interchangeables pendant la course dans la mesure où les grooms peuvent prétendre à la qualité de meneur.

Chaque meneur ou groom n'est attaché qu'à un seul attelage. Il peut être autorisé par les organisateurs à prendre les guides d'un deuxième attelage pendant la course pour remplacer un meneur indisponible.

Le chef d'équipe, s'il peut prétendre à la qualité de meneur, a la possibilité de remplacer un quelconque des meneurs de son équipe pour un maximum de 2 étapes. Il doit, dans ce cas, donner tout pouvoir décisionnel, ainsi que le moyen par lequel il communique avec l'organisation, à un délégué. Ce dernier doit être connu avant le départ de la course.

Chaque équipe nommera un correspondant d'équipe. Il assure le lien entre l'équipe et l'organisation générale ; il peut être le chef d'équipe.

Chaque équipe est ainsi composée de :

- 18 à 20 chevaux,
- 30 à 50 personnes,
- 3 à 5 voitures hippomobiles, voire davantage.
- 5 à 10 véhicules de transport des chevaux.
- 1 à 5 voitures d'assistance technique.

Doivent être prévus dans la composition de l'équipe :

- 1 chef d'équipe,
- 1 correspondant d'équipe
- 1 vétérinaire, (facultatif mais conseillé)
- 1 maréchal ferrant, (facultatif mais conseillé)
- 9 à 10 meneurs,
- 9 à 10 grooms,
- 16 à 26 accompagnateurs.

D. CHEVAUX.

1. Sexe.

Hongres ou femelles. Les entiers seront acceptés sous réserve d'avoir été déclarés comme tels à l'engagement. Ils seront tous logés en boxes démontables sous la responsabilité des équipes.

Les juments suitées seront également acceptées mais seront disqualifiées par les membres du jury ou les vétérinaires au premier signe de fatigue d'elles-mêmes ou de leur poulain.

2. Age.

Quatre ans et plus.

3. Identification et vaccination.

Les contrôles d'identification et les contrôles de vaccination seront effectués les mercredi 19 septembre après-midi et jeudi 20 septembre en matinée à Libramont. Les chevaux seront de plus toisés et pesés.

Il est demandé aux chefs d'équipe d'assister, ou de se faire représenter durant les opérations de toise et de pesée réalisées par des techniciens agréés par l'organisation.

Un document d'identification avec signalement descriptif et graphique est obligatoire et pourra être présenté à tout moment dès l'arrivée sur les sites d'accueil.

Le document d'identification doit comporter la mention des vaccinations. Les chevaux devront être à jour de leurs vaccinations pour la grippe conformément à la réglementation générale des compétitions équestres.

Attention : les chevaux dont les vaccinations ne seraient pas à jour ou dont le certificat ne serait pas en ordre seront exclus de l'enceinte du champs de Foire et de la course.

Transpondeurs :

Les chevaux devront tous être identifiables à l'aide d'un transpondeur (norme ISO 11784) pouvant être lu par un lecteur approprié (norme ISO 11785). L'organisation n'assure pas la pose de transpondeur. Les chevaux devront donc être pucés avant les opérations de toisage et pesage.

4. Origines et inscriptions au Stud-Book.

Des chevaux d'origine inconnue mais de type trait pourront être acceptés pour autant qu'ils répondent aux conditions 1,2 3 et 5. Mais dans chaque équipe, 80% des chevaux devront être en possession de certificats d'origine portant mention de l'inscription au stud-book de la race.

5. Critères de poids pour taille.

En dessous d'1m48 de taille, tout cheval sera refusé.

Ensuite sont considérées la moyenne des poids (PM) et la moyenne des tailles (TM) des deux chevaux d'une même paire.

La taille moyenne permet de calculer le poids moyen de base définie par la formule :

$$\text{PMB} = 500 + 9 (\text{TM} - 138)$$

PMB: Poids Moyen de Base en kg.

TM : Taille Moyenne en cm.

Attention! La moyenne des poids **et** la moyenne des tailles sont arrondies à l'unité **supérieure**.

Au-delà de 1m77, le poids moyen de base est indépendant de la taille; il est égal à 851kg.

Si le poids moyen est inférieur de plus de 14% au poids moyen de base, l'équipage ne peut participer ni aux 24 heures, ni aux épreuves spéciales.

Si le poids moyen est compris entre les poids moyens de base minorés de 7% à 14%, l'équipage est tout de même qualifié, mais il subit un handicap de vitesse de 6%.

Si le poids moyen est entre le poids moyen de base majoré de 6% ou minoré de 7%, l'équipage bénéficie du temps accordé.

Si le poids moyen est compris entre les poids moyens de base majorés de 6% à 10%, l'équipage bénéficie d'un temps accordé majoré de 3%.

Si le poids moyen est supérieur de plus de 10% au poids moyen de base, l'équipage bénéficie d'un temps accordé majoré de 6%.

Coefficient de temps

PM < 0,86 PMB	Non qualifié	
0,93 PMB < PM > 0.86 PMB	Temps accordé réduit de 6%	0.94
1,06 PMB < PM > 0,93 PMB	Temps accordé	1
1,10 PMB < PM > 1.06 PMB	Temps accordé majoré de 3%	1.03
PM > 1.10 PMB	Temps accordé majoré de 6%	1.06

Exemples :

1) Une **paire** de chevaux

Taille Moyenne 1.65m
 Poids Moyen 650kg
 PMB=743 kg
 Poids minimum catégorie légers=639 kg
 Poids minimum catégorie sans handicap=691 kg
 639<650<691

Le temps accordé sera réduit de 6%.

3) Une **paire** de chevaux

Taille Moyenne 1.62m.
 Poids Moyen 770kg.
 PMB=716 kg
 Poids minimum catégorie semi-lourds =759kg
 Poids minimum catégorie lourds =788 kg
 759<770<788

Le temps accordé sera majoré de 3%.

2) Une **paire** de chevaux

Taille Moyenne 1.59m
 Poids Moyen 650kg
 PMB=689 kg
 Poids minimum catégorie sans handicap=641 kg
 Poids minimum catégorie semi-lourds=730 kg
 641<650<730

Pas de handicap

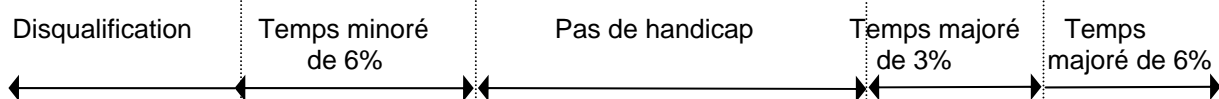
4) Une **paire** de chevaux

Taille Moyenne 1.60m.
 Poids Moyen 800kg
 PMB=698 kg
 Poids minimum catégorie lourds=768kg
 800>768

Le temps accordé sera majoré de 6%.

TABLEAU DES HANDICAPS

Taille (en m)	Poids Minimum Catégorie légers (en kg)	Poids Minimum Catégorie Sans Handicap (en kg)	Poids Moyen de Base PMB (en kg)	Poids Minimum Catégorie Semi Lourds (en kg)	Poids Minimum Catégorie Lourds (en kg)
1,48	507	549	590	625	649
1,49	515	557	599	635	659
1,5	523	565	608	644	669
1,51	531	574	617	654	679
1,52	538	582	626	664	689
1,53	546	591	635	673	699
1,54	554	599	644	683	708
1,55	562	607	653	692	718
1,56	569	616	662	702	728
1,57	577	624	671	711	738
1,58	585	632	680	721	748
1,59	593	641	689	730	758
1,6	600	649	698	740	768
1,61	608	658	707	749	778
1,62	616	666	716	759	788
1,63	624	674	725	769	798
1,64	631	683	734	778	807
1,65	639	691	743	788	817
1,66	647	699	752	797	827
1,67	654	708	761	807	837
1,68	662	716	770	816	847
1,69	670	724	779	826	857
1,7	678	733	788	835	867
1,71	685	741	797	845	877
1,72	693	750	806	854	887
1,73	701	758	815	864	897
1,74	709	766	824	873	906
1,75	716	775	833	883	916
1,76	724	783	842	893	926
1,77	731	791	851	901	935



Poids Minimum Catégorie légers : = 0.86 PMB
 Poids Minimum Catégorie Sans Handicap : = 0.93 PMB
 Poids Minimum Catégorie Semi Lourds : = 1.06 PMB
 Poids Minimum Catégorie Lourds : = 1.10 PMB

6. Entraînement.

Le chef d'équipe doit s'assurer que l'entraînement de ses chevaux est satisfaisant et qu'il permettra à ceux-ci d'effectuer sans essoufflement et fatigue excessive les épreuves du routier des 24 heures. Pour cela, il est invité à organiser dans les mois précédant la course des épreuves qualificatives auxquelles il conviera les autorités hippiques devant cautionner l'équipe auprès des organisateurs. Il pourra également utilement y convier la presse régionale ou nationale pour une meilleure promotion de l'événement.

E. MENEURS ET GROOMS.

1. Qualification.

Les meneurs et les grooms devront être âgés de 16 ans (date anniversaire) minimum conformément au code de la route en vigueur en Belgique.

Les meneurs doivent justifier de suffisamment de pratique : le 1^o degré d'attelage est exigé pour les meneurs belges, le diplôme du 4^e galop d'attelage pour les français.

Les meneurs d'autres pays doivent posséder une attestation de pratique suffisante de l'attelage délivrée par une autorité hippique officielle de leur pays.

2. Responsabilités et assurance.

Les meneurs belges doivent **obligatoirement** être titulaires de la licence officielle M 02 minimum délivrée par la LEWB ou la VLP. Les grooms seront porteurs de la licence L 01 minimum.

Les meneurs ou grooms étrangers ne seront admis à prendre le départ que s'ils peuvent présenter une attestation d'assurance en bonne et due forme, couvrant la pratique de l'attelage en compétition.

L'ensemble de l'itinéraire n'étant pas fermé à la circulation, le respect du Code de la route s'impose. Les participants sont tenus au respect des ordres, consignes ou prescriptions édictées par les forces de l'ordre (police fédérale) et par les commissaires officiels de l'organisation identifiables à leur tenue vestimentaire.

En cas de non respect du Code de la route ou des indications données par les services d'ordre ou les commissaires officiels, le juge de voiture peut infliger à l'équipe une (ou plusieurs) pénalité(s) de 300 points. Cette pénalité sera notifiée dans le Carnet de bord pour l'étape visée. Le meneur reste le seul responsable de la conduite de son attelage.

Attention : les chefs d'équipe doivent contracter une assurance collective couvrant au minimum la responsabilité civile de l'équipe.

3. Tenue.

Il est demandé au meneur et aux grooms de revêtir une tenue correcte avec coiffure.

Un costume régional sera particulièrement apprécié.

Le meneur doit avoir un fouet en main ou à portée de main (et obligatoirement en main pour le marathon et la maniabilité). Le meneur et exclusivement le meneur sous peine d'une pénalité de 180 points, portera le dossard de son équipage qui lui sera remis par le chef d'équipe au départ de la course.

Les équipes auront la possibilité de porter les couleurs du ou des sponsor(s) qui les parrainent.

F. VOITURES HIPPOMOBILES.

Les voitures à prévoir de façon impérative sont les suivantes :

1. Voiture de marathon

Pour l'épreuve de marathon organisée à Vaux sur Sûre le vendredi. Cette voiture devra être conforme au règlement des épreuves d'attelage officielles organisées par la Fédération Equestre Internationale pour les attelages de chevaux de trait en paire : 350 kg minimum; 2 essieux; voie minimum de 125 cm. Les freins en parfait état sont obligatoires.

Conformément au règlement des compétitions officielles d'attelage, les compteurs kilométriques sont interdits.

2. Voiture typique ou traditionnelle

Pour l'épreuve de défilé du jeudi après-midi à Libramont, elle doit être d'inspiration rurale rappelant si possible l'origine géographique de l'équipe.

Elle pourra être chargée de produits agricoles ou autres pour le plus grand plaisir du public et des médias.

Elle peut être à 1 ou 2 essieux. Aucune condition de fabrication n'est imposée; elle doit cependant répondre à des critères minimaux de solidité et de sécurité. Les simples plateaux agricoles sont à exclure.

3. Voitures pour les étapes de liaison du routier

Les 18 étapes de liaison sont effectuées, sauf cas de force majeure, avec la même voiture hippomobile. Il est cependant conseillé aux équipes de prévoir une voiture de remplacement positionnée aux relais en avant de la course.

La voiture de liaison, qui peut être la voiture de marathon, doit être particulièrement résistante pour pouvoir supporter les 280 km de course. Les systèmes de roulement seront vérifiés et lubrifiés. Elle comportera obligatoirement un frein et un dispositif d'éclairage efficace. Elle doit avoir deux essieux. Les roues à bandages caoutchouc sont conseillées. Les roues à pneus sont permises sous l'entière responsabilité des équipes. Les compteurs kilométriques sont **interdits** sur les étapes de liaison.

Elle doit pouvoir embarquer, outre le meneur et son ou ses équipiers, un passager désigné par les organisateurs, placé à la gauche du meneur (commissaire de voiture).

La voiture vide devra peser un minimum de 350 kg.

Les organisateurs procéderont à la pesée des voitures du routier et du marathon, à Libramont le vendredi 21 septembre au matin à 9h00. Des scellés seront posés sur la voiture et sur le lien entre le lest éventuel et la voiture.

4. Voiture pour attelage à quatre

Elle peut être la voiture de marathon ou du routier. Les 600 kg ne sont pas obligatoires.

G. HARNAIS.

1. Qualité.

Les harnachements devront être propres et astiqués. Les points suivants peuvent notamment être contrôlés :

- Etat général des harnais, coutures, enchapures, bouclerie, principalement celui des guides, des traits et des chaînettes (pour les traits en corde : il est conseillé de prévoir plusieurs jeux de gaines protectrices).
- Dans le cas de colliers, ils doivent être parfaitement à la taille des chevaux, les matelassures en bon état.
- Les harnais anciens qui paraissent "bons" seront particulièrement inspectés : les cuirs restés longtemps sans servir se dégradent et deviennent cassants même si on les huile à nouveau.

Pour des raisons de sécurité, les harnais munis de reculements sont fortement recommandés et obligatoires pour le marathon et le routier. Il est conseillé d'employer des palonniers suffisamment larges pour éviter que les traits ne blessent les chevaux.

La qualité et la sécurité des 24 heures exigent le respect de ces points techniques.

2. Quantité.

Chaque paire de chevaux devra disposer de ses propres harnais bien ajustés dont les traits auront été au préalable adaptés à la voiture de course (ou éventuellement à celle de remplacement). Les relais pourront ainsi s'effectuer rapidement, les chevaux prenant le départ attendant au relais déjà garnis.

Il est indispensable de prévoir dans la voiture hippomobile de course ou dans la voiture automobile d'assistance technique des éléments de harnachement de secours.

H. TRANSMISSIONS

1. Liaison téléphonique

Chaque chef d'équipe doit se munir d'un téléphone portable. Il en communique le numéro à l'organisateur sur le formulaire ad hoc.

De son côté, l'organisateur communique aux chefs d'équipe une liste de numéros utiles (direction de course, jury de terrain, services d'urgence, etc...)

Le chef d'équipe - ou son délégué - doit pouvoir être joint à tout moment, ce qui exclu que les téléphones soient basculés sur la messagerie et implique qu'ils soient toujours entre les mains d'une personne habilitée à répondre.

L'attention des équipes étrangères est retenue sur le fait qu'elles doivent se munir d'un téléphone compatible avec le réseau belge ; ce téléphone doit être entre les mains d'une personne parlant le français.

Les batteries seront prévues pour tenir plusieurs jours ou en chargement permanent.

2. Liaison à l'intérieur des équipes

Elles sont libres. Evitez autant que possible les liaisons GSM avec l'attelage pendant le déroulement des étapes.

I. VEHICULES AUTOMOBILES.

1. Voiture suiveuse.

a. Définition.

Sur les étapes de liaison, l'attelage de chaque équipe est **sui**vi d'un véhicule automobile d'assistance technique de type 4x4 tout terrain appartenant à l'équipe. En s'aidant du fléchage, du balisage et des indications contenues dans le livre de route remis à chaque équipe ou "routier-attelage", la voiture suiveuse aidera l'attelage à trouver sa route. Certains tronçons en délestage peuvent lui être imposés.

Les équipiers passagers de cette voiture suiveuse peuvent aider le meneur à établir son plan de route et déterminer son rythme de course. Une liaison radio entre le meneur et la voiture suiveuse est autorisée sauf pendant les étapes « aventure ».

b. Identification.

La voiture suiveuse sera présentée au jury le jeudi matin (heure et lieu affichés au secrétariat). Elle sera identifiée et agréée comme véhicule suiveur de l'équipe. A ce titre, ce sera le seul véhicule automobile de l'équipe autorisé à parcourir une partie de la route des attelages.

Le type et le numéro d'immatriculation de la voiture suiveuse seront à fournir par le chef d'équipe à l'organisation.

c. Distance et signalisation de sécurité.

La distance entre la voiture suiveuse et l'attelage doit être maintenue à 50 mètres minimum de jour et 25 mètres minimum de nuit. Des contrôles seront effectués dans des zones où le respect de ces distances ne pose aucun problème et toute infraction sera pénalisée de 300 points sur le routier.

L'utilisation de gyrophares est interdite de jour comme de nuit ; seuls les feux de détresse sont autorisés pour les voitures suiveuses, afin d'attirer l'attention des autres usagers sur la lenteur du déplacement des attelages sur les axes fréquentés.

Dans le dernier kilomètre avant un relais, il est souhaité que l'espace entre voiture suiveuse et attelage passe à 100 m minimum afin de valoriser l'image des attelages arrivant dans le relais pour le public et les médias. La voiture suiveuse sera autorisée à franchir la ligne d'arrivée et à attendre son attelage à proximité pour prendre le top arrivée.

d. Délestage.

Certaines étapes de jour pourront partiellement ou non être réservées aux attelages uniquement. Les voitures suiveuses seront alors délestées sur un autre circuit jusqu'au lieu de rencontre de l'attelage.

e. Au relais.

Après avoir franchi la ligne de chronométrage, la voiture suiveuse peut être détournée du relais lorsque la place à l'intérieur du relais n'est pas suffisante, cette précision sera portée sur le "Routier Attelage". Dans le cas contraire, elle sera admise à pénétrer dans le relais et devra venir stationner sur l'emplacement que lui indiquera un commissaire du relais reconnaissable à sa tenue vestimentaire. Elle attendra là que l'attelage de son équipe soit prêt à repartir.

Si malgré les indications du "routier attelage" et celles des commissaires du relais la voiture suiveuse pénètre dans le relais sans y avoir été autorisé, l'équipe est pénalisée de 300 points.

2. Commissaires de voiture.

Chaque équipe mettra à disposition dans **sa propre voiture suiveuse** une place pour l'embarquement d'un « commissaire de voiture ». Les commissaires seront remplacés selon le planning établi par l'organisation.

3. Camions.

L'itinéraire attelage emprunte, soit certains chemins forestiers et ruraux interdits à la circulation automobile, soit des routes où la circulation reste ouverte. L'organisateur ne peut y réglementer les véhicules du public, de la presse...

Mais les camions et tous les véhicules des équipes sont interdits sur la totalité de l'itinéraire attelage à l'exception de ceux repris au « routier camion ». Toute infraction sera pénalisée de 1.000 points.

Seule une nécessité impérieuse d'intervention, signalée par le « commissaire de voiture » et autorisée par un membre du jury, consécutive à l'arrêt de l'attelage au cours d'une étape pour épuisement, boiterie ou blessure d'un cheval, permettra l'accès dans le sens de la course aux véhicules de l'équipe.

4. Routiers.

Le « routier attelage » précisera les tronçons fermés à la circulation automobile, les itinéraires de délestage pour les voitures suiveuses et la ligne de chronométrage placée en amont du relais.

Le « routier camions » indiquera les itinéraires parallèles mais également les bretelles de liaison avec les relais pour y accéder et pour les quitter. Sur le plan des relais figure en particulier, l'emplacement où l'on relaye les chevaux, le contrôle vétérinaire, l'aire de douche et les points d'eau, le parking camion...

NB : les itinéraires Attelages et Camions, ainsi que les parkings seront indiqués par des flèches de couleurs différentes.

J. MARECHALERIE ET VETERINAIRES.

1. Maréchalerie.

Il est fortement conseillé que chaque équipe dispose de son propre maréchal-ferrant. Il est recommandé d'utiliser des pointes de tungstène adaptées au bitume et macadam pour trotter sans risque en descente.

2. Vétérinaires.

Des vétérinaires officiels désignés par les organisateurs sont présents sur toute la course pour contrôler et observer la réaction des chevaux à l'effort qui leur est demandé.

Les vétérinaires officiels ont un rôle réglementaire; ils peuvent cependant intervenir en cas de nécessité. **Il est toutefois conseillé aux équipes d'intégrer leur propre vétérinaire d'intervention dans leur logistique.**

K. INSCRIPTIONS DE PARRAINAGE - INFORMATION DU PUBLIC.

1. Inscriptions réservées à l'organisation.

Les organisateurs se réservent le droit d'utiliser au profit de ses sponsors finançant la course les espaces suivants :

- le côté gauche de la voiture hippomobile de course devra pouvoir accueillir un logo d'une dimension maximum de 0,2 m².
- le pare crotte de la voiture hippomobile de course devra pouvoir accueillir le nom de l'équipe d'une dimension maximum de 0,2 m².
- le meneur est porteur d'un dossard pouvant comporter des logos de sponsor sur la partie poitrine et sur la partie dorsale. Le costume du passager placé par l'organisation pourra également être le support de logos.
- la voiture suiveuse recevra sur son pare-brise en position médiane le logo des 24 heures du Trait Attelé qui officialisera ce véhicule (dimension maximale 15 cm x 1.30 m). Le capot du même véhicule devra ménager un emplacement d'une dimension maximale de 50 cm x 50 cm pour un logo d'un sponsor de la course, réservé à l'organisation.
- les camions pourront recevoir, sur chaque portière, un placard de l'organisation (logo 24 heures du Trait Attelé et/ou sponsor) de dimension maximale 50 cm x 50 cm.
- les chevaux des équipes distinguées à la remise des prix pourront être habillés de couvertures comportant des emblèmes commerciaux.

2. Inscriptions réservées aux équipes

Les espaces suivants sont laissés à la discrétion des équipes :

- voiture hippomobile de course :
 - espace de 0.2 m² maximum sur le côté droit de la voiture.
 - bannière de 1m² maximum portée par un hampe de 2 mètres de long maximum.
- sur le harnais, uniquement la bricole est autorisée comme support publicitaire (hors partenaires commerciaux). Le panneau devra avoir une taille maximum de 50 cm sur 10 cm.
- camions : surfaces non limitées (sauf les portières : cfr. supra).
- voiture suiveuse : surfaces non limitées (sauf le capot : cfr. supra)
- tenue vestimentaire des équipes, y compris meneurs et grooms.
- couvertures des chevaux aux étapes ou à la remise des prix.

N.B : Sont interdits :

- l'utilisation des oeillères ou de capuchons comme support de logo ou marque commerciale.
- l'usage de tout slogan publicitaire.

* **Tout manquement aux règles** ci-dessus décrites entraînera une pénalité de 180 points pour chaque irrégularité. Les constats de ces irrégularités pourront être faits par tous les membres du jury.

Les sponsors des équipes ne peuvent pas disposer d'emplacement le long de l'itinéraire pour des banderoles.

3. Information du public

Afin d'informer le public et les téléspectateurs, il faut que :

- l'identification de l'équipe à laquelle appartient chaque attelage soit aisée
- l'identification de la race des chevaux soit également aisée.

A cette fin, nous avons retenu la solution suivante :

- l'organisateur remettra une pancarte à placer en haut du pare-crotte, portant le nom de l'équipe, sur chacune des voitures de route (cfr. supra).
 - chaque cheval reçoit, pour être fixée sur son harnais, côté opposé au timon, une étiquette rigide portant, sur les deux faces, la race du cheval. Cette étiquette sera fournie par l'organisateur et devra impérativement être fixée au harnais.
- Bien entendu, chaque meneur devra s'assurer que l'étiquette correspond bien à la race de ses chevaux.

II. ENGAGEMENTS ET RECONNAISSANCE

A. PREENGAGEMENTS.

Ces pré-engagements seront rentrés pour le 30 Juin 2007.

Ils s'accompagnent d'un dépôt de 500 €. Cette somme sera perdue pour l'équipe en cas de désistement ou de non confirmation.

Le pré-engagement se fait sur feuille libre. Il doit préciser :

- le nom de l'équipe.
- les nom, prénoms, adresse, téléphone et fax du chef d'équipe.
- une adresse e-mail

La liste des équipes dont les pré-engagements auront été acceptés sera publiée sur notre site.

B. ENGAGEMENTS DEFINITIFS.

Clôture : le 15 août 2007 pour le solde et 25 août 2007 pour les documents.

Montant de l'engagement : 1.000,00 €

Attention : cette date de clôture est impérative : les dossiers complétés et acceptés, après, ne le seront qu'avec une majoration des droits d'inscription de 20 € par jour de retard (cachet de la poste faisant foi).

Les engagements définitifs sont à faire sur des fiches d'engagement fournies par les organisateurs. Ces fiches doivent être accompagnées :

- du complément des droits d'inscription, soit 500,00 €, (droit d'inscription fixé à 1.000,00 €).
- d'une fiche descriptive par attelage accompagnée de la photocopie
 - des certificats d'origine,
 - des documents d'identification (signalement),
 - des feuillets de vaccinations,
 - de la licence de pratiquant pour les meneurs et grooms avec mention du 1^o degré d'attelage ou galop 4 (ou équivalent) pour le ou les meneurs belges ou français,
 - de l'attestation d'assurance en responsabilité civile pour les meneurs et grooms issus d'autres pays.
- du certificat de l'autorité hippique officielle parrainant l'équipe et attestant que les chevaux ont, postérieurement au 1er mai 2007, été testés aptes à ce type de compétition.
- de l'attestation du président du Stud-Book de l'inscription des chevaux au livre généalogique de leur race (pour les équipes de race, si cette mention ne figure pas sur les certificats d'origine).
- de l'attestation faite par une autorité hippique officielle d'une qualification suffisante pour les meneurs étrangers.

C. RECONNAISSANCE D'ITINERAIRE.

Les chefs d'équipe sont conviés à la reconnaissance de l'itinéraire les samedi 25 et dimanche 26 août 2007. Ils seront pris en charge par l'organisation du samedi matin au dimanche matin à raison de 2 personnes par équipe.

III. PRISE EN CHARGE PENDANT LA COURSE

(du mercredi 19 au dimanche 23 septembre)

Les organisateurs déclinent toute responsabilité en cas de perte ou de vol de matériel appartenant ou confié aux équipes.

A. ACCUEIL DES CHEVAUX

Vingt chevaux maximum par équipe seront hébergés sous abri à Libramont les nuits du mercredi 19, jeudi 20, vendredi 21, samedi 22 et dimanche 23.

Durant la course, aucun boxe sous abris n'est prévu aux relais. Cependant, ceux qui souhaitent un boxe peuvent occuper les boxes mis à la disposition des équipes respectives sur les sites de Libramont. Les relais sont distants de maximum 60 km. de ce point.

N.B : Les écuries sur site sont paillées par les organisateurs.

Des ballots supplémentaires, à payer, de paille et de foin de pré sont disponibles auprès des responsables du centre d'accueil.

Les distributions de foin et paille se dérouleront aux horaires communiqués ultérieurement.

B. ACCUEIL DES EQUIPES.

Nous souhaiterions organiser comme à l'accoutumée le jeudi soir un buffet convivial où chaque équipe apporte ses spécialités régionales ou nationales, selon le principe où chacun apporte de quoi nourrir son équipe. Ensuite, le buffet géant sera ouvert en partage pour une dégustation commune.

Le dimanche soir, les équipes se retrouveront pour le souper final préparé par l'organisation.

Ce dîner sera l'occasion de proclamer les résultats des étapes, des épreuves spéciales et de remettre les plaques et flots aux gagnants; compte tenu de la fatigue de tous, ce dîner débutera par un apéritif dès 18h00 et se terminera dans une ambiance musicale.

Pendant la course, des buvettes et points de restauration sont prévus dans tous les relais; sauf cas de générosité locale spontanée, les concurrents et accompagnateurs **devront régler leurs achats.**

N.B : Les organisateurs ne prennent pas en charge l'hébergement des équipes ni d'un point de vue matériel, ni d'un point de vue financier. Ils se tiennent cependant à la disposition des chefs d'équipe pour faciliter leur recherche, via les services de la FTLB.

Les ressources en gîtes ruraux sont importantes dans les Ardennes belges. Tout renseignement ou réservation pourra être orchestré par la Fédération Touristique du Luxembourg Belge, quai de l'Ourthe, 9 – B-6980 La Roche-en-Ardenne, tél. : 0032(0)84/411.011 ou fax : 0032(0)84/412.439 ou par mail : info@ftlb.be - site : www.ftlb.be

IV. LES EPREUVES SPECIALES

A. ORDRE DE DEPART.

L'ordre de départ des épreuves spéciales est tiré au sort lors de la reconnaissance; il est inversé une fois sur deux.

Exemple : 12 équipes au départ. L'équipe Brabançonne tire le n°3. Elle partira :

- la 3^{ème} à l'attelage à 4
- la 10^{ème} à l'épreuve à la parole
- la 3^{ème} sur le marathon
- la 10^{ème} à l'épreuve de traction
- la 3^{ème} à l'épreuve montée
- la 10^{ème} à la maniabilité

L'ordre du défilé de Libramont gardera l'ordre de l'attelage à 4.

L'ordre à la course de trot à Neufchâteau sera déterminé en fonction des poids moyens.

L'ordre de passage au show spectacle sera établi par l'organisation en fonction des thèmes choisis par les équipes.

Les concurrents ne se présentant pas à l'heure sur une épreuve spéciale passeront en fin d'épreuve. Ils seront classés normalement sur l'épreuve. En revanche, l'équipe recevra une pénalité de 300 points sur le classement des épreuves spéciales.

B. SPECIALES : «RELAIS CHRONOMETRE»

Samedi 22 septembre à Bastogne, Marloie et dimanche 23 septembre à Neufchâteau.

En paire à Bastogne et Marloie. Relais entre paire et attelage à 4 à Neufchâteau.

Ces épreuves vont mesurer l'efficacité et la rapidité des membres des équipes lors du passage de relais.

Le but de l'épreuve est de relayer dans de bonnes conditions le plus rapidement possible tout en respectant bien entendu les règles de sécurité de rigueur. Le temps du passage de relais sera mesuré indépendamment du temps de l'étape, celle ci ayant débuté à la ligne de chronométrage.

La zone de relais sera délimitée par 2 lignes de cellules électroniques formant une entrée et une sortie:

- L'entrée : le passage entre 2 cônes écartés de 1,70 mètres déclenchera le chronomètre.
- La zone d'attelage/dételage sera d'environ 20 mètres.(30 mètres à 4)
- La sortie : le passage entre 4 cônes écartés de 1,70 mètres, disposés en chicane ; le franchissement des 2 derniers déclenchera le chronomètre électronique et marquera son arrêt.

Seules 10 (11 à quatre) personnes seront admises à l'intérieur de la zone de relais :

- le meneur et le groom de l'attelage arrivant et de l'attelage partant (donc 4 personnes et 5 à quatre). S'il y a deux grooms sur la voiture qui arrive, l'un d'eux doit descendre avant le passage des premières cellules ; il ne peut pas entrer dans la zone. Si l'attelage doit repartir avec deux grooms, le second monte sur la voiture après le franchissement de la deuxième ligne de cellule sauf pour l'attelage à quatre.
- 3 équipiers supplémentaires
- 3 commissaires qui en référeront à un ou plusieurs membres du jury de terrain présents.

L'éventuel passager placé par l'organisation sur la voiture (juge, sponsor, personnalité...) ne compte pas. Il ne doit évidemment intervenir en aucune façon lors du relais.

La ligne d'arrivée de l'étape précédente sera à environ 300 m en amont du relais.

Les attelages seront neutralisés à Bastogne et à Marloie. Un nouveau top leur sera donné. A proximité de la zone de relais, une ligne matérialisera la ligne de départ de l'étape suivante.

Afin d'éviter la chasse au « surarmement » et respecté la sécurité, le seul système autorisé à l'exclusion de tout autre manière d'atteler les chevaux à la voiture est :

- 1 mousqueton (type libre) au bout de chaque palonnier solidaire de la voiture
- 1 anneau au bout de chaque trait
- pour les chaînes, 1 mousqueton par cheval

Il est donc demandé aux équipes d'utiliser le système traditionnel.

Deux commissaires se positionnent de chaque côté de l'attelage, afin de vérifier la fixation des traits, le troisième se positionne devant, afin de vérifier celle des chaînes. Ils disposent chacun d'un drapeau rouge. Dans le cas où ils pensent que les conditions de sécurité ne sont pas réunies quand l'attelage repart, ils lèvent leur drapeau et déclenchent un chronomètre. Dans ce cas, un aide placé à quelques mètres après la ligne de chronométrage lève son drapeau blanc, ce qui indique au meneur qu'il doit s'arrêter une fois la ligne franchie.

Les commissaires procèdent alors à la vérification de l'attelage. Deux cas se présentent :

- ou bien tout est en ordre ; l'arrêt est donc injustifié. L'attelage repart et le temps d'arrêt est déduit du temps de l'étape
- ou bien il y a un défaut dans le harnachement, l'assujettissement de celui-ci à la voiture, etc... Dans ce cas, il y est remédié et l'attelage concerné est classé dernier de cette mini spéciale.

L'attelage arrivant à l'allure du trot. L'allure de l'attelage partant est libre. Cependant, le passage de toutes les portes est obligatoire. Les cônes sont surmontés de balles. Chaque ligne de balle renversée sera pénalisée de 10 secondes qui s'ajouteront au temps de l'attelage/déttelage. De plus, le groom devra être sur la voiture avant le franchissement de la ligne chrono.

Pour ne pas risquer d'entraver les opérations, l'organisation fera en sorte de ne pas changer le passager aux étapes concernées.

Le classement sera effectué sur base du temps électronique augmenté éventuellement des pénalités. Les équipes seront classées en ordre croissant de temps, la plus rapide sera classée première et ainsi de suite.

Ces épreuves donnent lieu aux pénalités suivantes :

1 ^{er}	0 point	4 ^{ème}	90 points
2 ^{ème}	30 points	5 ^{ème}	120 points
3 ^{ème}	60 points	6 ^{ème}	150 points
7 ^{ème} et suivants :	180 points		
élimination et abandon :	250 points		
non partant :	600 points		

En cas de concurrents ex aequo, les pénalités seront réparties entre eux.

Exemple :

2 ex aequo pour la première place recevront chacun 15 points
(0 point + 30 points) / 2 = 15 points

C. EPREUVE D'ATTELAGE/DETELAGE A QUATRE

Libramont sur le **Grand Ring** de la Foire. le **jeudi 20 vers 13 h.30**

Elle mettra en valeur le menage d'un attelage à quatre.

Le parcours sera limité à maximum 5 km.

Le départ et l'arrivée seront donnés aux environs du site de la Foire.

A son arrivée sur le Grand Ring, après avoir franchi la ligne chrono électronique et traversés les 6 paires de cônes numérotés, l'attelage s'immobilise dans la zone de dételage marquée au sol. Seuls 3 aidants entrent en scène en renfort du meneur et de ses 2 grooms. Le but est, toujours en luttant contre le chrono, de changer les timoniers de place et de les mettre en volée et vice-versa pour les volées qui deviennent les timoniers. Le même meneur reprend les guides. Une fois les mousquetons de trait et les chaînettes fixés, afin de prouver le bon réglage de ses guides, le meneur ordonne aux 2 grooms de remonter sur la voiture avant la sortie de la zone d'attelage/dételage et fait franchir à son attelage remanié les 6 paires de cônes et la ligne chrono électronique. Les temps et les pénalités éventuelles départageront les équipes.

Cette épreuve n'est pas prise en compte dans la limitation de participation (cf V-A-2): un attelage effectuant cette épreuve pourra participer à 3 autres épreuves ou étapes.

Règlement technique :

- Les chevaux peuvent pour cette épreuve uniquement être dissociés. Mais chaque cheval devra parcourir au moins une étape du routier.
- Le meneur peut donc être au choix ; mais il devra au moins mener lors d'une étape du routier.
- Une zone de 18 m. sur 6 m. sera délimitée à la chaux. La voiture devra s'immobiliser dans celle-ci. Les chevaux doivent être mis à la voiture dans la zone, mais peuvent sortir de celle-ci pendant la manœuvre. La voiture reste en place.
- L'attelage sera correctement attelé. Ceci sous-entend : guides dans les clés et panurges (non ouvrables), sangles de timon attachées, traits attachés, meneur dans la voiture aux guides et fouet en main, grooms sur la voiture.
- Lors de la manipulation des chevaux, le meneur peut déposer son fouet.
- Le galop « volontaire » est interdit.
- La voiture sera de type marathon d'une largeur maximum de 130 cm.
- Les cônes sont écartés de 170 cm. Leurs renversements seront pénalisés de 6 secondes par porte.

D. EPREUVE DE DEFILE

A travers Libramont le jeudi 20 septembre à partir de 16 h30.

Cette épreuve, obligatoire, bénéficie d'une dotation spéciale mais n'est prise en compte ni pour le classement des épreuves spéciales, ni pour le classement combiné. Elle pourra néanmoins donner lieu à des pénalités supplémentaires pour non respect des horaires.

L'ordre de passage sera celui de l'épreuve d'attelage à quatre qui précède.

Tous les types d'attelage seront autorisés. Le thème de la ruralité sera mis en avant.

Au minimum 10 chevaux par équipe.

Cette épreuve sera jugée sur le pittoresque de l'attelage, sur la toilette des chevaux, la qualité des voitures et des harnais, les costumes des meneurs et équipiers, l'homogénéité de l'ensemble et le choix particulier du thème.

Cette épreuve n'est pas prise en compte dans la limitation de participation (cf V-A-2): un attelage effectuant le défilé pourra participer à 3 autres épreuves ou étapes.
Chaque meneur devra être accompagné d'au moins un groom, mais le nombre de passagers n'est pas limité.

Critères de notation

Harnais : sécurité
 réglages *note sur 5*
 propreté
 harmonie de l'ensemble

Chevaux : état
 propreté *note sur 5*
 toilette
 aspect général, harmonie

Voiture : sécurité
 propreté *note sur 10*
 qualité

Coloration régionale ou nationale : *note sur 10*
 représentativité de la région ou de la nation
 originalité
 choix du thème
 vêtements des passagers

Impression d'ensemble *note sur 10*

Lors du retour sur le Grand Ring, des commentaires seront donnés sur les chevaux et sur l'équipe présentée.

E. EPREUVE A LA PAROLE

Vaux-sur-Sûre. Site Jean Pol HARTMAN. Vendredi 21 à 14 h 00.

Epreuve à 1 cheval.

5 à 6 portes numérotées (fanions rouge et blanc), formées de cônes écartés de 40 cm. en plus que le **traîneau**.

Le traîneau fait environ **1,10** mètre sur **1,50** m. et pèse moins de 150 kg. Il dispose d'une « tribune » à l'avant (barre de maintien), largeur de palonnier : 90 cm.

Le terrain sera en herbe.

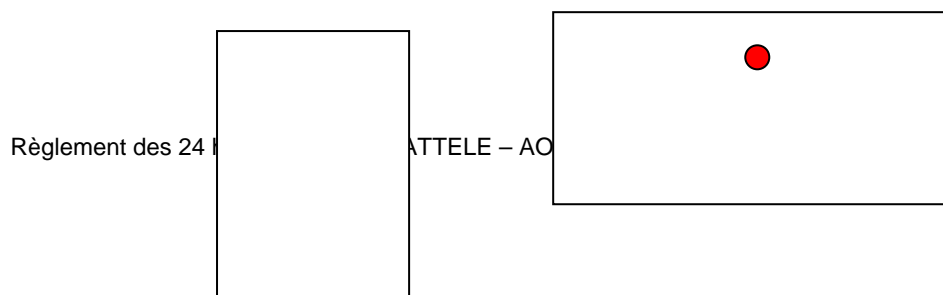
Les guides (cordeau ou guides au choix) seront attachées au traîneau **sur le crochet** de la « tribune » et réglées par le meneur de façon à être toujours détendues quelles que soient les figures effectuées.

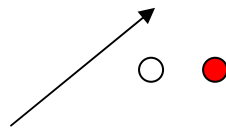
Le meneur reste sur le traîneau. Il ne peut descendre, ni toucher le cheval.

Allure du pas. Arrêt autorisé, mais pas d'arrêt chrono.

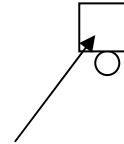
Une des portes sera matérialisée au sol par un rectangle de sable de 50 x 130 cm. Le cheval devra y placer les 2 antérieurs sans dépasser la seconde ligne, ni mordre aucune ligne et s'immobiliser pendant 15 secondes, puis repartir quand retentira le coup de sifflet marquant la fin des 15 secondes.

Chaque porte sera entourée à la couleur par une zone de **7 m. sur 14 m.** Lorsque **les 2 membres antérieurs** du cheval sont dans cette zone, la pénalité pour prise des guides sera doublée.





Zone de 7 m. x 14



Rectangle
d'immobilité

Temps maximum de 4 minutes. Arrêt final.

Parcours : Barème A mixte.

A égalité de points, le temps du parcours départagera les éventuels ex-æquo.

Pénalités :

1.000 points pour prendre une porte à l'envers

300 points si l'immobilité ne dure pas 15 secondes ou le rectangle d'immobilité est dépassé (pas de reculer une fois la seconde ligne franchie).

100 points par porte pour renversement d'1 ou 2 balles.

200 points par reprise de guides dans zones des portes.

100 points par reprise de guides hors des zones des portes (intervention de sécurité ou de direction)

A chaque reprise de guides entre 2 portes et/ou départ/arrivée, il sera comptabilisé une pénalité simple ou doublée ou les 2 (si la reprise commence hors zone et se poursuit dans la zone) sans limite dans le temps.

S'il s'avère que les guides arrivent au contact de la bouche du cheval, le juge arrête l'attelage et le meneur doit allonger les guides. Le chrono n'est pas arrêté et le meneur pénalisé d'une reprise de guides à **100 ou 200** points.

La condition de participation sera respectée. (Voir règlement V. A. 2. page 26)

Le jeudi 20 septembre, le traîneau et 4 cônes seront à disposition des équipes entre 10 h30 et 12 h00 selon un planning défini. (maximum 6 min. par équipe)

F. EPREUVE DE MARATHON

Vaux-sur-Sûre. Site Jean Pol HARTMAN. Vendredi 21 septembre 16h00.

Le règlement est celui des épreuves officielles pour chevaux en paire publié par la Fédération Equestre Internationale sauf pour le calcul des pénalités dans les obstacles.

Cette épreuve correspond à l'épreuve B des concours complets d'attelage mais ne comportera qu'une seule phase, constituée de la section E prévue au règlement, phase effectuée au trot à la vitesse de 12 km/h sur une distance d'environ 4 à 6 km et comportant 4 ou 5 obstacles.

La distance interne des obstacles est mesurée par les passages des portes à 2.50 m.

Le temps limite dans un obstacle est de 5 min.

Les temps passés à l'intérieur de chaque obstacle sont pénalisés de 0,2 points par seconde entamée.

Le temps accordé pour l'ensemble de l'épreuve est calculé sur la base d'une vitesse de 12 km/h.

Le temps minimal est de 3 min de moins que le temps accordé.

Le temps limite est de deux fois le temps accordé.

Les concurrents recevront 0,2 point de pénalité par seconde entamée au delà du temps accordé pour l'épreuve.

Les concurrents recevront 0,1 point de pénalité pour chaque seconde entamée en dessous du temps minimal.

Les concurrents seront éliminés de l'épreuve en cas de dépassement du temps limite.

Autres pénalités :

- pénalités aux obstacles :

* dépôt de fouet (*)	5 points.
* pied à terre du groom (2 pieds)	10 points (à chaque descente).
* meneur à terre	30 points.
* renversement de la voiture (comprend également la descente du groom et/ou du meneur)	60 points.
* erreur de parcours corrigée	20 points.
* erreur de parcours non corrigée	élimination.
* dételer un ou plusieurs chevaux	élimination.
* renverser une balise mobile	2 points.
* empêcher une balise de tomber	10 points.

(*) est considéré comme dépôt du fouet le fait de passer une porte ou la ligne d'entrée ou de sortie sans que le meneur ait le fouet en main.

A partir du dernier obstacle, le concurrent devra aller en ligne droite jusqu'à la ligne d'arrivée. Tout manquement sera pénalisé de 20 points.

Contrairement au règlement officiel, la distance entre ce dernier obstacle et la ligne d'arrivée pourra être inférieure à 500 mètres. Par contre, les obstacles seront bien éloignés au minimum de 200 mètres les uns des autres.

Il n'y aura pas de juge de voiture.

Le meneur devra être accompagné d'un groom. Meneurs et grooms doivent porter un casque réglementaire.

15 min. avant son heure de départ, l'équipage viendra se présenter à la ligne de départ. Il effectuera ensuite dans les environs proches un échauffement au pas afin de prendre le départ à l'heure requise avec un minimum d'échauffement.

Les obstacles seront ouverts à la reconnaissance dès le vendredi 21 septembre à 11 heures.

La remise des prix du marathon aura lieu le vendredi soir à 19 heures durant le souper chez Hartman.

G. EPREUVE DE TRACTION

Libramont. Grand ring. Samedi à 16 h 00.

Epreuve en paire du type « Choisissez votre parcours ».

Selon règlement FEI, maniabilité barème A mixte ; le chrono départage les ex-æquo.

Traction d'un traîneau de 150 cm. **maximum** de largeur, effort de traction équivalant à la traction d'une voiture de 400 kg.

Le meneur conduit avec les guides **ou le cordeau**. A volonté, sur le traîneau ou à pied.

10 portes à franchir non numérotées et sans fanions rouge et blanc, formées de cônes écartés de 20 cm. en plus que la largeur du traîneau. Toutes les portes sont à franchir une seule fois dans n'importe quel sens.

Le maître palonnier et les 2 palonniers sont fournis par l'organisateur.

La longueur entre le traîneau et le palonnier sera fixée à 200 cm.

L'arrêt est pénalisé comme en maniabilité classique.

Le groom ne peut indiquer le chemin, ni parler au cheval, ni au meneur. Il suit à pied le traîneau.

Allures libres. Vitesse calculée sur base de 6 km./h.

Pénalités :

5 points par seconde de dépassement du temps maximum.
50 points par arrêt (immobilité des 4 membres)
200 points par porte pour renversement d'1 ou 2 balles.

H. EPREUVE MONTEE

Libramont. Walexpo. Samedi à 18 h 00.

L'épreuve est prévue pour un seul cheval. Le cavalier fait partie de l'équipe sans devoir être le meneur.

Type Kür en musique.(enchaînement de figures libres)

Une Kür est une épreuve de dressage en musique où les figures sont libres.

Cette liberté a été réduite à l'obligation de figures minimales.

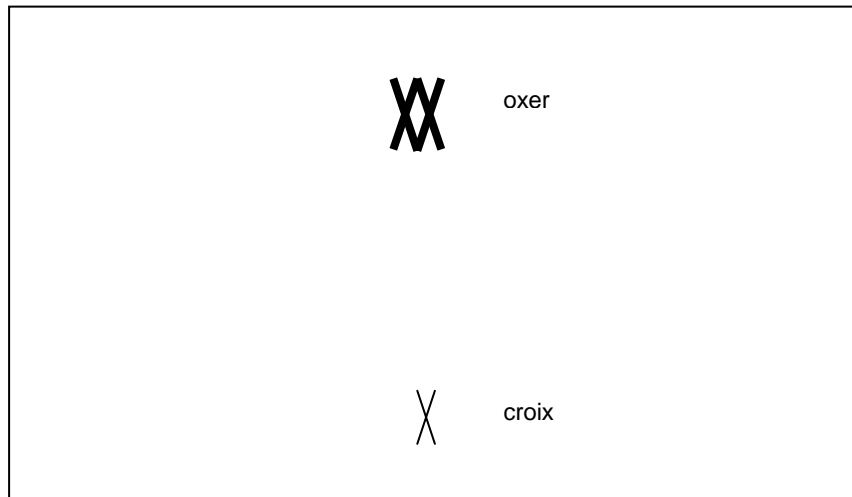
Mouvements imposés : pas, trot rassemblé et trot allongé, galop (trot et galop aux 2 mains)

Immobilité, reculé, saut d'une croix de 40 cm. milieu et d'un oxer en croix (double croix) de 40 cm. milieu sur 60 cm. de largeur. Les éperons sont autorisés.

La tenue est classique (bottes, pantalon blanc, veste ou polo noir ou bleu).

Le port du casque ou de la bombe est **obligatoire**.

La double bride et la cravache sont interdites.



Cotation technique, chorégraphique, recherche de l'originalité.

Maximum 5 min. ; 1 gong à 4 min.

Entrée et sortie = salut = départ et fin de la musique

On demande de fournir 2 exemplaires sur CD

Sur piste 40 x 20 m. dans le hall de Walexpo sur sol compacté en poussier de carrière.

Répartition des points :

20 points pour les allures

20 points pour les figures

20 points pour la qualité du dressage

10 points pour les sauts

20 points pour la chorégraphie

10 points pour l'impression d'ensemble

Total : sur 100 points

En extra : 5 points pour travail de 2 pistes bien exécuté (épaule en dedans, pas de côté, appuyé)

I. SHOW SPECTACLE

Libramont. Walexpo. Samedi 22 à 20 h 00.

Le thème mettra en valeur le cheval ou la région de l'équipe dans ses caractéristiques culturelles, historiques ou folkloriques.

7 minutes, chrono en main, pour chaque équipe mise en place et enlèvement compris.

Il se déroulera en musique, fournie par l'équipe sur **support CD obligatoire**. Cette condition n'est pas requise, si l'équipe dispose d'un orchestre. (2 Cd à remettre à l'organisateur par sécurité).

Le nombre de participants tant cheval qu'humain, n'est pas limité. Ils devront cependant faire partie de l'équipe.

La carrière fait 40 m. sur 20 m. et est constituée de poussières de carrière compactés. Elle se situe à l'intérieur du hall de Walexpo.

La notation portera sur :

- l'originalité
- la mise en scène
- la musique
- les costumes
- l'expression des participants
- la mise en valeur de la race
- le travail des chevaux
- l'harmonie générale

L'ordre de passage sera établi par l'organisateur en fonction des différents tableaux proposés par les équipes.

J. COURSE DE TROT AU SULKY

Neufchâteau. Route de Bertrix. Dimanche 23 à 10 h 00.

Epreuve en simple

Sulky libre

Harnais libre

Mais tchec et tout autre enrênement interdits

3 tours sur 1 ovale de 400 à 500 m.

Type course poursuite (1 attelage mi-ligne droite et l'autre à l'opposé)

Jugement : 1 juge par attelage depuis le bord de piste.

Le galop est interdit. Une infraction sera comptée pour toute période de galop de 3 secondes. Par infraction, on ajoutera à chaque fois 10 secondes au temps du parcours.

K. EPREUVES DE MANIABILITE

Libramont. Grand ring. Dimanche 23 à 13 h 30.

Une maniabilité en paire selon le règlement FEI épreuve de barème A au chronomètre.. Elle mettra en valeur la docilité et de degré de dressage des chevaux ainsi que la précision et la dextérité du meneur.

Avant de participer, chaque attelage se présentera à un contrôle vétérinaire qui vérifiera entre autre l'état des chevaux, les boiteries et blessures éventuelles. Les paires pourront être refusées en cas de problème. Leur remplacement à temps et à heure peut être accepté.

Le parcours sera ouvert à la reconnaissance à pied des candidats le dimanche de 10 à 12 h.

Les voitures seront fournies par les équipes. Elles auront une voie de minimum 125 et inférieure à 130 cm. La piste sera placée à 165 cm.

L'équipage sera composé d'un meneur et d'un groom (seul autorisé à descendre) et de passagers à la discrétion de l'équipe.

L'épreuve comprendra un harnachement, une mise en voiture, un parcours divers et notamment menage à une main, un remisé en marche arrière. Pour le parcours, le groom

n'est pas autorisé à mettre pied à terre sous peine de pénalité. Lors du remisé, la chute des barres latérales sera pénalisée de 10 secondes. La chute de la barre arrière arrêtera le chronomètre. L'épreuve complète (de l'harnachement au remisé) devra de toute façon être terminée dans un temps maximum ; dans le cas contraire, l'équipe se verra attribuer 360 points de pénalités supplémentaires à ceux encourus durant l'épreuve.

L. CLASSEMENT DES EPREUVES SPECIALES (HORS MINI SPECIALES).

Chacune des épreuves spéciales, excepté l'épreuve de présentation, pénalise les équipes selon le barème suivant :

1 ^{er}	0 point
2 ^{ème}	60 points
3 ^{ème}	120 points
4 ^{ème}	150 points
5 ^{ème}	180 points
6 ^{ème}	210 points
7 ^{ème}	240 points
8 ^{ème}	270 points
9 ^{ème}	300 points
10 ^{ème}	330 points
11 ^{ème} et suivants	360 points
élimination et abandon	: 450 points

Les équipes n'ayant pas participé à une de ces épreuves seront pénalisées de 600 points.

V. LA ROUTE PROPREMENT DITE.

Elle se compose de 18 étapes de liaison en 2 boucles, une le samedi de 12 étapes, l'autre le dimanche de 6 étapes.

Il est rappelé que les attelages doivent respecter les dispositions du Code de la Route (les carrefours ne sont pas neutralisés).

Un fléchage est mis en place à titre d'aide ; mais seul le « road-book attelage » fait foi en cas de disparition de fléchage.

A. PRESENTATION GENERALE.

1. Longueur des étapes.

Chaque étape a une longueur moyenne de 15 km avec une fourchette de 12 à 20 km. L'ensemble du parcours est de 280 km environ.

2. Condition de participation des chevaux.

Une paire de chevaux aura droit à un maximum de 3 participations au total, étapes de liaison et épreuves spéciales confondues (hors épreuve d'attelage/dételage à quatre, du défilé et du

show spectacle). Chaque paire de chevaux participant à une ou plusieurs épreuves spéciales devra obligatoirement participer à au moins une étape de liaison. Si cette condition n'est pas respectée, l'équipe sera pénalisée de 600 points.

Pour permettre aux chevaux de se reposer, chaque jour, un attelage ayant pris un départ au relais "n" ne pourra être remis dans la course avant le relais "n+6". Il faut l'entendre par journée. Ainsi une paire terminant la dernière étape du samedi aura la possibilité de repartir le dimanche dans les premières étapes.

Si les conditions de repos minimales ne sont pas respectées, une pénalité de 300 points supplémentaires sera appliquée à l'équipe, pénalité doublée par les vétérinaires officiels en cas de constat de fatigue excessive à l'arrivée de l'étape effectuée par un attelage manquant du repos minimal.

Si les conditions du nombre maximal d'épreuves ne sont pas respectées pour une paire de chevaux, l'équipe recevra une pénalité de 600 points supplémentaires, pénalité doublée par les vétérinaires officiels si, à l'arrivée de l'étape effectuée en trop, ils constatent une fatigue excessive des chevaux.

3. Horaires.

Départ du premier attelage de Libramont-Chevigny dans le hall Walexpo le samedi 22 septembre à 7h 00. Départs ensuite échelonnés toutes les 5 minutes.

Les équipes partiront dans l'ordre croissant de la somme des poids moyens de l'ensemble des paires de l'équipe.

En cas d'égalité de poids, les équipes partiront selon l'ordre croissant d'arrivée du marathon.

Selon la nécessité de l'organisation, plusieurs neutralisations de la course pour regrouper les équipes peuvent être prises en accord avec le jury de terrain.

4. Commissaires de voiture - voitures suiveuses

Un commissaire de voiture est présent dans la voiture suiveuse de chaque équipe. Il est chargé de vérifier que le meneur et ses coéquipiers respectent bien les règles de la course et note les pénalités ou temps de neutralisation éventuels sur le carnet de bord (cfr annexe n°4). Il dispose de 2 chronomètres : l'un pour enregistrer les temps de neutralisation éventuels (encombrements...), l'autre de sécurité.

4 personnes par équipe sont affectées à cette tâche afin qu'elles puissent se relayer durant la course. Le commissaire peut prendre place sur le siège passager de la voiture hippomobile. Les commissaires seront remplacés selon le planning établi.

5. Vitesses et temps accordé.

Les étapes doivent s'effectuer en un temps accordé correspondant à une vitesse comprise entre 10 et 14 km/h fixé en fonction de la longueur de l'étape et de son dénivelé. C'est le temps accordé de base.

Pour les chevaux trop légers, le temps accordé est réduit de 6% compte tenu de l'écart du poids moyen des chevaux au poids moyen de base calculé en fonction de leur taille moyenne (voir I-D-5). C'est le temps accordé corrigé.

Pour les chevaux semi-lourds dont le poids est supérieur de plus de 6% et de moins de 10% au poids moyen de base calculé en fonction de leur taille, le temps accordé est majoré de 3%.

Pour les chevaux lourds dont le poids est supérieur de plus de 10% au poids moyen de base calculé en fonction de leur taille, le temps accordé est majoré de 6%.

L'attelage doit s'efforcer de réaliser le temps accordé (éventuellement majoré ou réduit) dans une **fourchette de tolérance de 3% (+/- 1.5%)**.

Le temps réel est le temps réalisé par l'attelage, déduction faite des périodes de temps neutralisées par le juge de la voiture suiveuse pour événement imprévu ou non imputable à l'équipage (arrêt de gendarmerie, du service d'ordre ou d'un vétérinaire officiel...).

Si le temps réel est dans la fourchette de tolérance, l'attelage n'encourt pas de pénalité.

Si l'attelage est trop lent, c'est à dire si le temps réel est supérieur au temps accordé + 1.5%, il encourt une pénalité de 1 point par seconde entre le temps réel et le temps accordé (éventuellement corrigé).

Si l'attelage est trop rapide, c'est à dire si le temps réel est inférieur au temps accordé moins 1.5%, il encourt une pénalité de 1 point par seconde entre le temps accordé (éventuellement corrigé) et le temps réel.

Le temps dont est crédité l'attelage en fonction de la règle précédente est appelé temps calculé.

Exemple : pour une étape, le temps accordé de base est de 1h25mn 55s.

- **Equipe 1** : elle n'a ni majoration ni minoration de temps. Elle doit parcourir l'étape dans une fourchette de temps comprise entre 1h24mn 38s (temps accordé -1.5%) et 1h27mn 12s (temps accordé +1.5%).

L'étape est parcourue par l'équipe dans un temps de 1h25mn13s, donc dans la fourchette
L'attelage n'encourt aucune pénalité.

- **Equipe 2** : le poids moyen de la paire est supérieur au poids moyen de base majoré de 6%. Elle bénéficie donc du temps accordé majoré de 3% : 1h28mn30s. L'étape doit donc être couverte dans une fourchette de temps compris entre 1h27mn10s (temps accordé majoré -1.5%) et 1h29mn50s (temps accordé majoré +1.5%).

L'étape est parcourue par l'équipe dans un temps de 1h26mn55s. L'attelage a été trop rapide.

L'attelage encourt une pénalité d'1 point par seconde calculé par l'écart entre le temps réel et le temps accordé corrigé, c'est à dire 1mn35, soit 95 secondes ou points de pénalité.

- **Equipe 3** : le poids moyen de la paire est supérieur au poids moyen de base majoré de 10%. Elle bénéficie donc du temps accordé majoré de 6% : 1h31mn04s. L'étape doit donc être couverte dans une fourchette de temps compris entre 1h29mn42s (temps accordé majoré -1.5%) et 1h32mn26s (temps accordé majoré +1.5%).

L'étape est parcourue par l'équipe dans un temps de 1h30mn59s, donc dans la fourchette
L'attelage n'encourt pas de pénalité.

- **Equipe 4** : le poids moyen de la paire est inférieur à 93% du poids moyen de base. Elle bénéficie donc du temps accordé réduit de 6% : 1h20mn46s

L'étape doit donc être couverte dans une fourchette de temps accordé compris entre 1h19mn33s (temps accordé réduit -1.5%) et 1h21mn58s (temps accordé réduit +1.5%).

L'étape est parcourue par l'équipe dans un temps de 1h25mn10s. L'attelage a été trop lent. Il encoure une pénalité d'1 point par seconde calculé par l'écart entre le temps réel et le temps accordé corrigé, soit 4mn24s, soit 264 secondes ou points de pénalité.

Attention : lors de certaines étapes particulièrement longues, une sous étape peut être introduite. Il s'agira d'une distance déterminée à parcourir strictement au pas **et chronométrée individuellement**. Chaque seconde de dépassement du temps imparti sera transformé en un point de pénalité. Le pas sera compté à la vitesse de 6 km/h. Le passage au trot ou au galop sera pénalisé de 10 points à chaque infraction de plus de cinq foulées. Le commissaire sera nécessairement sur l'attelage et fera le décompte oralement.

6. Allures.

Les étapes s'effectuent normalement au trot. Cependant, certains passages difficiles signalés sur le "routier-attelages" nécessitent de passer au pas. Ces passages ne sont pas matérialisés sur le terrain.

L'attelage n'est autorisé à prendre l'initiative d'un arrêt qu'en cas d'incident survenant au harnachement ou à la voiture ou en cas de comportement anormal des chevaux (boiterie, coup de sang, fatigue excessive). Le commissaire de la voiture suiveuse appréciera la raison et pénalisera de 600 points tout équipage qui se sera arrêté sans raison valable.

L'attelage peut également être contraint de s'arrêter par les juges et vétérinaires officiels ou le commissaire de la voiture suiveuse. Le temps d'arrêt est chronométré par le commissaire de voiture et décompté du temps de l'étape si le meneur le souhaite (règle du tout ou rien). Les arrêts dûs au service d'ordre ou liés au respect du code de la route ne sont pas décomptés.

C'est le rôle du meneur ou de la voiture accompagnatrice de régler la vitesse de l'attelage en fonction de l'aptitude des chevaux, du dénivelé, du temps restant disponible et de la distance restant à parcourir. Sur les trois derniers kilomètres des pancartes placées par les organisateurs sur l'itinéraire (3,2,1 km. et 500 m.) indiqueront aux meneurs la distance restant jusqu'à la ligne d'arrivée du relais aval.

Arrivée dans les relais : pour éviter de donner l'impression au public que les chevaux sont fatigués, les attelages seront incités à prendre le trot en arrivant à proximité des relais. En effet, la ligne d'arrivée (ou de chronométrage) sera matérialisée environ 300 mètres en amont du relais. Les attelages dont les chevaux ne sont pas fatigués auront ainsi tout intérêt à trotter, le temps comptant désormais pour l'étape suivante.

7. Dépassement.

Si un attelage est rattrapé en cours d'étape, il doit laisser le passage à l'attelage plus rapide, au besoin en s'arrêtant sur le bas-côté lorsque la route ou le chemin est trop étroit. Un refus de passage caractérisé est noté par les commissaires des voitures suiveuses des deux équipes et pénalisé de 300 points sous réserve d'un avis conforme des deux commissaires.

Sur certaines sections d'étapes, il est interdit, pour des raisons de sécurité évidentes, de se doubler. Le commissaire de la voiture suiveuse de l'équipage rattrapé manifeste cette interdiction à la voiture suiveuse de l'équipage rattrapant. Le commissaire estimera le temps perdu par l'attelage freiné et communiquera ce temps à l'équipage qui décidera de bénéficier ou non de la soustraction de ce temps estimé du temps mis pour parcourir l'étape. Aucun bénéfice partiel ne sera accepté (règle du tout ou rien).

Lorsque le doublement est accepté par le commissaire de la voiture suiveuse de l'attelage rattrapé, la voiture suiveuse de l'attelage rattrapant autorise son attelage au doublement de l'ensemble rattrapé voiture suiveuse et attelage. Puis, c'est au tour de la voiture suiveuse du dit attelage.

Remarque :

Pour manifester son intention de doubler, la voiture suiveuse de l'attelage rattrapant peut utiliser un signal optique (phare) ou sonore (Klaxon) pour signaler à la voiture suiveuse de l'attelage rattrapé son intention. Le code utilisé est - . . - . . qui signifie en morse D.D (demande de doublement).

Tout dépassement non autorisé est pénalisé de 300 points.

Si le dépassement n'a pas pu s'effectuer en cours d'étape à cause de l'étroitesse des routes et des chemins empruntés, il est organisé au relais par le jury de terrain à la demande des commissaires des voitures suiveuses. Le temps d'arrêt imposé à l'attelage rattrapé sera décompté du temps de l'étape, cet attelage devant attendre pour effectuer son relais que l'attelage rattrapant ait effectué le sien.

8. Chronométrage – Carnet de bord

Des horloges radio commandées sont utilisées dans tous les relais.

Afin que les heures d'arrivée aux étapes, les pénalités de temps, les durées de neutralisation soient enregistrées en limitant au maximum le risque d'erreurs, le système du Carnet de bord où ces données sont notées, est mis en place.

Le commissaire de voiture possède le Carnet de bord officiel. Ce Carnet de bord reprend une fiche par étape, fiches regroupées sur couleurs différentes par étapes. Au franchissement de la ligne de chronométrage en amont du relais n, le commissaire responsable de l'horloge fait inscrire l'horaire de passage de la ligne par le commissaire de voiture sur la fiche de liaison de l'étape qui s'achève et par le secrétaire sur le registre du relais. Le commissaire de voiture a inscrit aussi sur cette fiche le nom de l'équipe, le numéro de dossard de l'attelage, le nom de l'étape, les durées de neutralisation (problème de circulation, arrêt de sécurité,...) et les éventuelles pénalités infligées pendant l'étape soit par lui-même, soit par un vétérinaire de la course lors d'un contrôle avec les justifications nécessaires. Il fait signer chaque fiche d'étape par le chef d'équipe ou son délégué dans la voiture. Il communique toutes les références de cette fiche à ce dernier qui les inscrit lui même dans son propre carnet de bord de couleur blanche. Le Carnet de bord officiel sera récupéré par feuillets de même couleur par l'organisation aux arrivées prédéterminées ou individuellement à l'arrivée d'étape par le bureau de calcul ou son représentant.

A l'arrivée dans le relais, le commissaire de voiture reporte l'heure d'arrivée, qui est également l'heure de départ de l'étape suivante, sur la fiche de l'étape qui commence. Si l'attelage est arrêté au niveau de la ligne de chronométrage par le jury, le commissaire de voiture porte la nouvelle heure de départ exacte communiquée par le jury de terrain.

Si l'attelage est arrêté dans le relais par le chef de relais, le temps d'arrêt est décompté comme un arrêt en cours d'étape.

Au relais, les chevaux sont identifiés par les transpondeurs. Les numéros des chevaux sont portés sur la fiche vétérinaire. Après examen vétérinaire des chevaux, les pénalités infligées pour mauvaise récupération, voire les interdictions de poursuivre la course sont portées sur la fiche vétérinaire, ainsi que sur le registre de relais avec suffisamment de justifications pour

permettre au jury de terrain et éventuellement au jury d'appel de trancher en cas de réclamation.

En cas d'encombrement du relais, le chef de relais prévient le commissaire placé à la ligne de chronométrage. Ce commissaire arrête autant que de besoin l'attelage arrivant une fois que celui-ci a franchi la ligne pour lui donner le « top arrivée », le temps que le relais soit dégagé. L'heure de départ de l'étape qui commence est déterminée par le nouveau passage de la ligne lorsque l'attelage a été invité à repartir.

Dans tous les cas, le top arrivée est donné au franchissement de la ligne d'arrivée par l'attelage arrivant, le top départ coïncidant dans le cas général avec le top arrivée ou étant différé sur décision du jury de terrain. Le temps d'immobilisation imposé à la ligne de chronométrage par le jury de terrain n'est, bien entendu, pas compté dans les temps des étapes amont et aval.

Les temps sont décomptés à l'initiative du commissaire de la voiture suiveuse, sauf si le meneur de l'équipage qui se sait en avance sur son plan de route demande explicitement à ce que ces temps ne soient pas décomptés. Dans le cas contraire, le temps d'arrêt est décompté dans son intégralité. Aucun décompte partiel ne sera accepté par le commissaire de la voiture suiveuse = c'est la règle du tout ou rien.

B. INCIDENTS EN COURS D'ETAPE.

1. Un problème quelconque empêche un meneur de terminer une étape.

Lorsqu'une étape ne peut être terminée ou effectuée dans son intégralité, l'équipe peut prendre le départ de l'étape suivante à condition d'être prête à prendre ce départ moins de 10 minutes après l'heure prévue laissé à l'appréciation du jury de terrain.

Si la logistique de l'équipe (camion) permet de ramener la voiture hippomobile à temps au relais, le relais suivant peut effectivement être pris par un coéquipier comme prévu. Le jury de terrain donnera alors un départ au nouvel équipage, dès que la voiture suiveuse aura rallié le nouvel équipage.

Si la logistique de l'équipe (camion) ne permet pas de ramener la voiture hippomobile à temps au relais N, la prise de relais peut se faire, malgré tout, à l'initiative du juge de terrain si l'équipe dispose dans le relais N d'une voiture de rechange.

Dans ce cas, la voiture suiveuse de l'équipe rattrapera au plus vite l'attelage prenant le départ au relais N. Si l'équipe ne dispose pas de voiture hippomobile de rechange au relais, elle ne dispute pas l'étape suivante et va directement au relais N+1 pour un nouveau départ. Tout départ d'un nouvel équipage ne peut se faire qu'en présence de la voiture suiveuse.

2. Avance ou étalement trop important de la course.

Il est prévu un arrêt à certains relais destiné à regrouper la course, de façon à :

- rapprocher les équipes placées en tête de celles qui ferment la marche.
- ne pas prendre trop d'avance sur l'horaire prévu de passage aux relais.

La durée prévue de l'arrêt est de 5 à 15 minutes : toutefois, le Comité Organisateur se réserve le droit d'allonger ou de raccourcir ce temps d'arrêt.

Exemple : l'équipe arrivant première à Tenneville sera stoppée 15 minutes. Le top départ lui sera donné 15 minutes après son arrivée au relais, les autres équipes partant ensuite toutes les 5 minutes; les équipes arrivant les dernières à Tenneville pourront ne pas avoir de temps d'arrêt. Dans ce cas, afin qu'elles ne soient pas pénalisées par rapport aux équipes ayant été arrêtées, elles auront un « top départ » dès que l'attelage partant sera prêt.

3. Retard trop important d'une équipe.

En course, pour une équipe donnée, un écart maximum de 30 minutes est toléré entre son horaire théorique de passage aux relais, et son horaire réel. Au delà, si ce retard est imputable à l'équipe, les membres du jury arrêtent l'attelage attardé et lui ordonnent de rattraper la course par camion à un relais donné, pour un nouveau départ. Ils peuvent également, à l'arrivée trop tardive d'un équipage à l'étape, ordonner à son équipe de sauter l'étape suivante. Dans ce cas, le nouvel équipage doit partir à l'horaire prévu avec une tolérance de 5 minutes. Ils peuvent enfin, en cas de voiture de rechange disponible, donner le départ de l'équipage suivant avant l'arrivée de l'équipage attardé. Cela suppose que la voiture suiveuse ait abandonné l'attelage en cours d'étape en un lieu approprié.

4. Pénalités.

Les étapes interrompues ou non parcourues se voient créditées d'une pénalité de 600 points supplémentaires aux pénalités encourues par le plus mauvais équipage, (doublé lorsque l'étape a été interrompue à l'initiative du jury pour épuisement des chevaux).

VI. MESURES DE PROTECTION DES CHEVAUX

Des contrôles vétérinaires peuvent intervenir à tout moment de la course. Ils sont systématiques à l'arrivée dans chaque relais. Les chevaux doivent être présentés dételés au contrôle vétérinaire à 5 et 25 minutes après leur arrivée au relais.

A l'arrivée des chevaux dans le relais, le chef de relais ou son préposé inscrit l'heure d'arrivée dans le relais et les heures auxquelles les chevaux doivent être présentés au 1^{er} et au 2^{ème} contrôle

Pour chaque paire de chevaux une fiche vétérinaire est établie (cfr annexe 5).

Lors des contrôles, le vétérinaire officiel juge de l'état de fatigue des chevaux, évalue leur état clinique et appuie son jugement sur des mesures objectives des réactions physiologiques des dits chevaux à l'effort (fréquence cardiaque, arythmie, rythme respiratoire, déshydratation, température...etc).

Le vétérinaire peut, éventuellement, dispenser un cheval d'un deuxième contrôle s'il juge qu'il est dans une condition suffisante au premier contrôle. Cette dispense n'est pas systématique. Elle est mentionnée sur la fiche par le vétérinaire.

Toute absence à un de ces contrôles (sauf dispense) est pénalisée de 600 points.

Lors du contrôle vétérinaire, les fréquences cardiaques sont mesurées systématiquement afin d'évaluer l'état de fatigue des chevaux et leurs facultés de récupération. Un premier contrôle a lieu 5 minutes après l'arrivée et un second 25 minutes après l'arrivée. Si un cheval est contrôlé à plus de 80 battements/minute au contrôle des 25 minutes, une pénalité de 600 points sera infligée à l'attelage.

Le vétérinaire peut s'il constate un état d'épuisement des chevaux, infliger à l'équipe une pénalité de 600 points. Il peut, en outre, disqualifier l'équipage pour la suite de la course.

La décision du vétérinaire officiel est sans appel. Elle est notifiée au meneur et au correspondant d'équipe, s'il est présent, et figure sur la fiche de vétérinaire.

Dans chaque relais, une enceinte pour le contrôle vétérinaire est prévue. Sont admis dans l'enceinte du contrôle une personne par cheval, plus le correspondant et le vétérinaire de l'équipe. Aucune autre personne ne sera admise à approcher les chevaux pendant toute la durée du contrôle vétérinaire sans avis de celui-ci.

Les juges et les vétérinaires officiels peuvent imposer une pénalité de 600 points pour blessure constatée sur un cheval due à un harnachement mal réglé, mal adapté ou défectueux, à un mauvais traitement ou à une négligence du meneur. Cette pénalité est mentionnée sur le carnet de bord par le commissaire de la voiture suiveuse si elle est infligée pendant une étape, par le secrétariat du jury de terrain si elle est infligée au relais.

VII. JURY.

Le jury est composé d'un jury de terrain et d'un jury d'appel. Le jury de terrain est assisté de commissaires chargés d'effectuer les constatations (commissaires de voiture, commissaires chronométrateurs,...) Il peut délégué ses pouvoirs.

A. JURY DE TERRAIN.

Il se compose de trois juges dont un président et un juge étranger.

Le jury de terrain intervient dès que le règlement n'est pas assez précis pour régler un cas particulier. Il tranche en premier ressort.

Il décide de la mesure à adopter lorsqu'un attelage est trop attardé. Il décide de la durée des neutralisations prévues.

Il se fait présenter régulièrement les résultats par le bureau des calculs. Il communique les résultats provisoires aux chefs d'équipes le dimanche dans l'après-midi et reçoit leurs observations pendant une heure. Il étudie alors ces observations et arrête ensuite les résultats définitifs. D'une façon générale, il prend toute décision rendue nécessaire par le déroulement de la course.

B. JURY D'APPEL.

Il est composé de trois juges dont un président. Il examine les recours présentés par les chefs d'équipe. Tout recours au jury d'appel doit être présenté par écrit.

Ce jury se réunira en particulier à Libramont-Chevigny le vendredi 21 septembre à 10h00 pour examiner les recours déposés au sujet des pesées ou de la toise des chevaux. Il procédera lui même à de nouvelles pesées et à un nouveau toisage des chevaux, objets d'un recours. Ses décisions sont définitives.

Le jury d'appel se réunira également le dimanche vers 16h pour examiner les recours déposés à l'issue de la course, après publication des résultats définitifs.

C. COMMISSAIRES DE COURSE.

Quatre jurys de deux commissaires, agissant en délégation du jury de terrain, contrôlent le déroulement de la course, chacun assurant 3 ou 4 relais. Ils sont responsables du chronométrage qu'ils peuvent déléguer.

Ils assument la responsabilité des doublages au relais et des mesures de retardement d'attelages prises pour favoriser la fluidité du trafic. Ils demandent au jury de terrain l'autorisation de faire sauter une étape à une équipe attardée.

Ils vérifient le bon déroulement du relais, en particulier dans le domaine de l'enregistrement des données - résultats. En cas de difficulté, ils ont autorité sur le chef de relais.

Après le passage de la dernière équipe, ils s'assurent que les fiches vétérinaires ont bien été transmises au bureau des calculs.

Pendant toute la durée du relais, ils travaillent en étroite relation avec les vétérinaires officiels chargés de l'examen des chevaux.

Ils s'assurent que l'identification des chevaux est bien réalisée à l'arrivée avant tout examen vétérinaire.

D. JURYS DES EPREUVES SPECIALES

Les jurys des épreuves spéciales sont constitués de un ou plusieurs membres du jury de terrain. Ils sont chargés de vérifier la bonne organisation de l'épreuve et peuvent demander à l'organisateur sur place les modifications ou aménagements qu'ils jugeraient utiles.

Ils sont chargés de l'application du règlement de chaque spéciale.

Ils notent chaque concurrent, décident des pénalités et établissent le classement.

Le classement est publié à l'issue de chaque spéciale.

E. EXAMEN DES RESULTATS.

Les jurys de terrain et le bureau des calculs se réunissent le dimanche 23 septembre en fin d'après-midi pour l'examen des résultats avant communication aux chefs d'équipes.

F. COMMISSAIRES DE SECURITE.

Une équipe de « sécurité » sera présente tout au long du parcours.

Cette équipe est identifiable par une tenue vestimentaire particulière et par des véhicules identiques portant l'autocollant « Sécurité Course ».

La mission de ces personnes est de porter assistance à tout véhicule (attelages, voitures suiveuses, camions) en difficulté sur l'itinéraire et risquant de perturber le passage de la course.

Elle peut assurer et faciliter le passage des attelages en certains points délicats (carrefours) non protégés par des auxiliaires de police et contrôle le respect des zones de délestage.

L'équipe sécurité n'intervient pas sur les relais qui restent sous la responsabilité des chefs de relais.

VIII. CLASSEMENT.

4 classements sont institués:

- un classement « étapes de route »,
- un classement « épreuves spéciales »,
- un classement combiné.
- un classement « épreuve du défilé en ville » (indépendant de la route)

A. ETAPES DE ROUTE.

L'équipe gagnante est celle qui a obtenu le moins de points de pénalités (y compris les pénalités complémentaires) sur le parcours du routier.

En cas d'ex aequo, ils sont départagés par la somme des secondes d'écart par rapport aux temps idéaux des différentes étapes.

B. EPREUVES SPECIALES

Le classement est obtenu en additionnant les points de pénalité de chaque équipe dans les épreuves spéciales (hors épreuve du défilé en ville) et spéciales chronométrées.

L'équipe ayant le moins de points de pénalité est classée première. En cas d'ex aequo, c'est l'équipe totalisant le plus de premières places qui est déclarée vainqueur. En cas de nouveaux ex aequo sont pris en compte le nombre de secondes places etc...

C. CLASSEMENT COMBINE

Il est obtenu en additionnant les points de pénalité du classement général « étapes de route » et les points de pénalité du classement général « épreuves spéciales ».

En cas d'ex æquo, le classement « étapes de route » déterminera le classement final ; en cas de nouvel ex æquo, on tiendra compte du classement « épreuves spéciales ».

**L'équipe remportant le classement combiné est déclarée
Vainqueur des 24 heures de Trait Attelé 2007.**

IX. LIBRAMONT, DIMANCHE FIN D'APRES-MIDI.

La présence de toutes les équipes est obligatoire. Une équipe absente sera disqualifiée et perdra son classement.

Programme prévisionnel dimanche à Libramont.

- 10h00 : ouverture du site au public.
- 13h30 : maniabilité.
- 14h30 : arrivée du routier (dernière étape en attelage à quatre)
- 15h00 : affichage des résultats provisoires, réception des observations et recours.
- 16h00 : fin de l'examen des observations et recours, affichage des résultats définitifs
- 17h00, apéritif, remise des prix et souper final.

Ces horaires sont donnés à titre purement indicatif.