

# Construction de cross – qu'est-ce qui se passe?

*Christoph Meier, 18.2.2019*



*Mondial de Lion 2018*

Le cœur de chaque concours complet – c'est le parcours de cross. Dans les épreuves de base en Suisse ce parcours se compose de 22 obstacles avec une partie fixe de 80cm en maximum sur une longueur de 1500 à 2000 mètres, qui sont à sauter dans une vitesse de 400 à 450 mètres par minute – une chasse au renard courte, mais normalement construit avec soin et compétence. Au niveau 5\* on trouve jusqu'à 45 efforts d'une hauteur fixe de 120cm sur une longueur de 6840 mètres qui sont à franchir dans une vitesse de 570 mètres par minute. En impliquant que la FEI change les règles plus souvent que d'autres leur pantalons ça se peut que ces dates seront dépassées déjà demain. Mais ici il ne s'agit que de donner une idée de la portée des exigences en cross de la base jusqu'au top niveau.



Dans le temps c'étaient que des officiers qui traversaient les forêts et les champs en franchissant des obstacles naturels - et c'était convenable que le sport s'appelaient 'Military'. Mais dans les décennies passées la partie 'Cross' de ce sport s'est transformée. Aujourd'hui c'est plutôt un parcours de saut technique à haute vitesse sur des pistes de terrain bien préparées - et on saute des obstacles fixes de matières différentes qui sont construit avec beaucoup de soin et de créativité.



*Jeu à l'échec au Mondial de Lion; à sauter sont que les deux tourelles allongées, le reste c'est de la décoration originelle*

### **Qualité du terrain**

En Suisse il n'y a qu'un seul endroit où on peut construire toute une piste de cross sur un terrain tout temps en sable: c'est l'Institut Equestre National Avenches (IENA).



Tous les autres concours complets en Suisse se déroulent sur des terrains d'herbes, ce qui les rend dépendent des changements de temps. La construction d'un parcours de cross dépend de la topographie du terrain et de plus en plus de l'existence d'une piste préparée et soignée. Un terrain sableux reste en temps de pluie plus longtemps utilisable comme piste qu'un pâturage à vaches. Et si on galope pour des décennies sur une piste en herbe comme à Badminton, le terrain comprime et persiste mieux au mauvais temps. Les obstacles étroits posent un nouveau problème pour le constructeur, parce qu'ils obligent tous les participants à sauter et atterrir au même endroit. Cela force le course-designer de placer ce type



d'obstacles à des endroits avec une qualité de terrain qui garantie aux concurrents à peu près les mêmes conditions.



*Un obstacle de cross moderne avec une ligne supérieure facile à juger pour le cheval sur du bon terrain à Schleithem*

### **Topographie et lignes du parcours de cross**

La topographie du terrain a une grande influence sur les lignes et la difficulté d'un parcours de cross. Un bien communal plat comme une crêpe comme à Frauenfeld invite le constructeur d'intégrer des boucles et des virevoltes pour éviter que les cavaliers se précipitent comme des fous sur des combinaisons délicates, mais aussi pour garder le défi d'arriver dans le temps prescrit. Sur un terrain plus exigeant comme à Schleithem avec des parties en montée le galop et les sauts en haut et en bas sont une propre difficulté. Il faut que les chevaux soient bien travaillés et équilibrés pour éviter qu'ils galopent sur l'avant-main. Des montées fortes comme à Dübendorf exigent du cavalier de bien juger les réserves de son cheval. Il faut pendant tout le cross contrôler le rythme, la souplesse du galop et des sauts pour qu'il reste assez de l'énergie jusqu'au bout.

### **Les matériaux et la façon de construction des obstacles de cross**

Aux JO 1960 à Rome quelques chevaux se sont blessés aux arêtes vives de plusieurs conduites en béton. Aujourd'hui aucun constructeur de cross n'utilise de tels matériaux. Les constructeurs modernes travaillent souvent avec des haies en top de l'obstacle ou avec des surfaces arrondies. On sait beaucoup plus comment les chevaux interprètent des formes et

des couleurs. Aux mondiaux de Rome en 1998 il y avait un globe, à Schwaiganger un Obélix couché et à Strzegom un ballon de foot à sauter – et tous ces obstacles avec des lignes supérieures convexes ne se sautaient en général pas trop bien.



Si - au contraire – la ligne supérieure de l'obstacle est concave, le centre de l'obstacle se présente comme le point le plus bas, les chevaux sautent en général mieux. La décoration des sauts avec des fleurs, des petits arbres, des haies n'est pas seulement un élément esthétique, mais aussi un argument de fairplay envers le cheval – une prise de conscience qui manque aux gens qui renonce à toute décoration pour présenter du 'sport nu'.



*Jolie oxer avec ligne supérieure concave aux WEG 2014, Caen*

### **Que le meilleur gagne – sans que les autres tombent**

Frank Weldon, pour des longues années le constructeur de cross du 5\* de Badminton/GB, a donné un conseil à tous ses successeurs: *"Frighten the rider, encourage the horse!"* Un parcours



de cross de haut niveau n'est pas un "walk in the park". Les obstacles fixes motivent le cavalier de monter intelligent et d'utiliser tous ses capacités et compétences. Et comme partout dans le sport le but est que le meilleur gagne. But du constructeur de cross est de sélectionner les meilleurs sans punir les moins bons avec des chûtes, mais plutôt avec des 'runout' ou des refus ou juste avec le dépassement de temps.

*Pour obtenir ces buts le constructeur a des alternatives diverses. Voici quelques exemples:*

Des fronts plus en plus étroits:



Des angles qui demandent une ligne d'approche très précise:



*Angle exigeant dans un parcours 4\*. L'arbre à droite et le 'pied' arrondi invitent le cheval de dérober à gauche*

Jouer avec la topographie:



*Sauts bien placés dans les pentes de Schleithem*

Jouer avec des obstacles et des combinaisons dans - et autour - de l'eau:



*Badminton Lake*





*Andrew Nicholson avec Nereo au Badminton Lake*



*Hildon watercomplex à Badminton*

Combinaisons qui offrent une ligne directe pour les couples avancés:





*Combinaison 'Coffin' à Millbrook/GB*

Combinaisons techniques avec des distances, qui exigent un rythme accéléré:



*Le Chef de Piste français Pierre Michelet est connu pour ce genre de difficultés*

Mais contre la façon de monter comme des fous aucun constructeur n'a de remède. Ce ne sont que des règles claires, des critères de sélection qui comptent aussi pour des stars et qui aident, qu'on ne voit que des couples compétents au départ – et finalement ce sont des



contrôles vétérinaires avec la compétence de sortir des chevaux de l'épreuve à chaque moment, quand ils ne sont visiblement plus *'fit to compete'*.

### **Aides au point de l'appel**

Pour éviter des chûtes dangereuses en approchant un obstacle fixe trop près on commençait dans les années 2000 de construire des 'pieds' devant les obstacles pour motiver les chevaux de sauter au bon moment. Mais bien placé devant les sauts étroits en forme arrondit ces pieds invitent les chevaux aussi à dérober. C'est aussi la décoration aux deux côtés de l'obstacle qui peut aider aux chevaux de trouver le bon point de l'appel. Mais en même temps se diminue l'exigence à la compétence des cavaliers. Surtout dans les épreuves de base on voit souvent des participants montant décérébrés et sans contrôle à l'abord des obstacles. Ils n'apprennent rien comme ça.

Les faussées devant les sauts aident aussi aux chevaux de ne s'approcher pas trop près.



### **Difficultés optiques**

Les chevaux réagissent individuellement et des fois très fort sur les irritations optiques, ce qui motive les constructeurs de présenter des obstacles originaux et de meubler l'espace autour des obstacles avec des éléments qui forment une scène inattendue ou de raconter une histoire. Ce développement dans la construction des parcours de cross est en plus une stratégie d'entretenir les spectateurs et de donner des sujets au médias. Les constructeurs des 'Mondiaux de Lion', les championnats pour les chevaux de 6- et 7-ans, sont – sans conteste – en tête point-de-vue créativité. Voici quelques exemples:









### **Tendences**

Le moment où on se met à cheval on sait qu'on peut tomber de cette position élevée. Mais l'hystérie de sûreté, l'idée que toute possibilité de se faire mal doit être évitée, a atteint aussi notre sport de complet. Il y a beaucoup de gens de l'extérieur et même quelques officiels dans le complet, qui demandent que chaque saut devrait tomber au moment où il soit touché - comme dans la discipline du saut d'obstacles. D'autres demandent qu'aux moins une partie des sauts devrait briser ou se baisser, s'ils sont touchés avec un certain poids.





*Un obstacle MIM (un système développé par l'entreprise suédoise Mim-Construction AB); le tronc en top se rabat chargé d'une certaine pression.*



*Cette barre est légère et brise déjà légèrement touchée, ce qui rend ce système 'breakable poles' pas très praticable*





Comme avec tous les mesures de sécurité aussi ces idées de faire les obstacles fixes du cross moins fixe, moins stable ont un effet contre-productif. Ils entraînent les cavaliers d'investir moins de temps et de travail dans l'instruction, l'entraînement des compétences d'eux et de leurs chevaux, ce qui oblige les constructeurs de plus en plus d'adapter les obstacles aux compétences modestes des cavaliers – au lieu de forcer les cavaliers de s'adapter aux exigences des épreuves. Ça se peut aussi que c'est une tendance qui reflète l'esprit du temps. Tout doit être facile, doit être atteint en vitesse pour être remplacé par une autre attraction. On apprend les langues étrangères en dormant – pourquoi pas apprendre à monter un cross en dormant? – Monter à cheval – et surtout monter un cross ne convient pas à cet esprit de temps. C'est tellement exigeant et aventureux que même des génies comme Andrew Nicholson, Mark Todd et Michael Jung font des fois des petites fautes et aucun cavalier de complet ne dirait jamais qu'il soit à un niveau où il n'avait plus rien à apprendre.





THE CHRONICLE OF THE HORSE

*Andrew Nicholson et Quimbo – vainqueurs à Kentucky*





*Sir Mark Todd mit Leonidas*



*Michael Jung mit La Biosthétique Sam*

On n'a jamais fini à apprendre parce que tout recommence avec chaque jeune cheval. Ce sont des êtres vivants avec un caractère individuel, avec des préférences, des apparitions de fantômes, un biorythme, une 'forme du jour' et une humeur changeante comme nous. On



n'apprend pas de monter un cross avec un petit cours fin de la semaine – on l'apprend pendant toute une vie – et on n'arrive jamais au bout. Et monter le cross n'est qu'une des trois disciplines, des trois pointes qui forment la couronne de notre sport.

### **Le plus grand bonheur au monde...**

Mais je reste optimiste. L'esprit du temps va changer. Et chaque fois quand je traverse la ligne d'arrivé d'un cross je le sens, chaque fois quand je vois les yeux de mes concurrents à l'arrivée je le vois: ce bonheur inexplicable et irremplaçable. Et ce bonheur ne serait pas le même si chaque débutant avec chaque cheval mal travaillé serait capable de faire la même chose qu'on vient de faire. Derrière ces yeux éblouis de bonheur il y a le travail de longues années, l'espoir d'avancer successivement, de garder la santé du cheval – avec tous les revers et les échecs qu'on a survécu pour arriver ici.



*Ben Vogg avec Noé des Vatys à l'arrivé des championnats d'Europe 2017 à Strzegom*

Il ne sera jamais possible d'exterminer notre amour pour les chevaux – et pour les vrais passionnés de complet il ne sera jamais possible d'exterminer leur joie de monter un cross. Si jamais quelqu'un n'y croit pas, il est cordialement invité de suivre un de nos entraînements.



## Ce qui disent quelques experts Suisses de construction de cross:

*Peter Hasenböhler, ancien cavalier 3\*, constructeur de cross international du niveau III*



La conception d'un parcours de cross est plutôt un art qu'un métier. Le métier on peut apprendre – pour l'art il faut en plus du talent. L'art exige un flair pour le cheval, pour la topographie et pour les matériaux qu'on utilise pour les obstacles.

*Peter nous explique les points principaux dans un vidéo autour du CC Indoor de Genève:*

[www.20min.ch/ro/sports/autres/story/Un-orfevre-au-service-du-cross-indoor-de-Geneve-11040823?httpredirect](http://www.20min.ch/ro/sports/autres/story/Un-orfevre-au-service-du-cross-indoor-de-Geneve-11040823?httpredirect)

*Marius Marro, ancien cavalier de championnats, chef technique de la discipline CC de la FSSE:*



*Marius Marro avec Gai Jeannot, JO Atlanta 1996*

"La plus grande sécurité au cross vient d'une instruction solide des cavaliers dans toutes les disciplines et l'entraînement régulier de l'assiette légère en sautant des obstacles naturels dans une topographie changeante. Aucune construction - soit elle soigneusement planifiée et réalisée avec circonspection point de vue sécurité ne peut remplacer ça."

*Heinz Scheller, ancien cavalier 4\*, constructeur de cross national II, chef sport de la discipline CC de la FSSE*



*Heinz Scheller avec Autumn's Crystal, Helvoirt 2012*

"Un bon parcours de cross est en même temps exigeant et encourageant. Adapté au niveau de l'épreuve le parcours présente les défis en augmentant successivement les difficultés et en intégrant quelques éléments qui visent le chemin dans la direction du prochain niveau d'épreuve."

*Clemens Santschi, ancien cavalier 2\*, constructeur de cross international Level II:*



"Pour le constructeur de cross le travail n'est pas fini avec l'installation du parcours. Il observe bien les participants et il contrôle après coup les traces des sabots, ce qui lui donne un feedback pour juger la qualité de son travail pour le faire encore mieux en futur."