

# OCEAN-RACING / VA'A LONGUE DISTANCE

<b>ANNEXE 1 : EPREUVES OUVERTES AU CHAMPIONNAT DE FRANCE ET CRITERES DE SELECTION AUX DIFFERENTES COMPETITIONS.....</b>	<b>3</b>
1.1. ÉPREUVES MONOPLACES.....	3
1.2. ÉPREUVES EN EQUIPAGE .....	4
<b>ANNEXE 2 : COUPE DE FRANCE VA'A LONGUE DISTANCE.....</b>	<b>6</b>
2.1. EPREUVES .....	6
2.2. LISTE DES COMPETITIONS .....	6
2.3. MODE DE CLASSEMENT .....	6
<b>ANNEXE 3 : CLASSEMENT NUMERIQUE PERMANENT (CNP).....</b>	<b>7</b>
3.1. PRINCIPE DE CE CLASSEMENT .....	7
3.2. CALCUL DES POINTS : .....	7
3.3. COEFFICIENT CORRECTEUR .....	8
3.4. POINTS APRES APPLICATION DU COEFFICIENT CORRECTEUR .....	8
3.5. POINTS DES COURSES REGIONALES.....	8
3.6. POINTS SUR LES SELECTIFS NATIONAUX ET LES PARCOURS G.A.C.I. ....	8
3.7. POINTS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE .....	8
3.8. MODE DE CLASSEMENT .....	8
3.9. CAS PARTICULIER DES EPREUVES NE RENTRANT PAS DANS LE CNP .....	8
<b>ANNEXE 4 : CLASSEMENT NATIONAL DES CLUBS, DES COMITES DEPARTEMENTAUX, DES COMITES REGIONAUX</b>	<b>9</b>
4.1. GENERALITES .....	9
4.2. REMARQUE CONCERNANT LES EQUIPAGES .....	9
4.3. COMPETITIONS COMPTANT POUR LES POINTS ET LES SELECTIONS .....	9
4.4. POINTS MARQUES PAR LES JUGES .....	10
<b>ANNEXE 5 : DROITS D'INSCRIPTION .....</b>	<b>10</b>
5.1. MODALITE D'INSCRIPTION AUX COMPETITIONS.....	10
5.2. DROIT D'INSCRIPTION.....	10
<b>ANNEXE 6 : DEROULEMENT D'UN COMITE DE COMPETITION .....</b>	<b>10</b>
6.1. TOUR DE TABLE RAPIDE POUR PRESENTATION DES PARTICIPANTS .....	10
6.2. RAPPEL DU ROLE DU COMITE DE COMPETITION .....	11
6.3. PRESENTATION DES DONNEES METEO DU JOUR PAR LE R1 .....	11
6.4. PRESENTATION DU DISPOSITIF DE SECURITE PAR LE RESPONSABLE SECURITE .....	11
6.5. PROPOSITION DE PARCOURS PAR LE R1 .....	11
6.6. DEROULEMENT DE LA COMPETITION .....	11
6.7. CONCLUSION ET FIN DE REUNION .....	11
<b>ANNEXE 7 : DEROULEMENT D'UN BRIEFING.....</b>	<b>12</b>
7.1. PREAMBULE .....	12
7.2. LES CLES D'UN BRIEFING REUSSI .....	12
7.3. LES TROIS COMPOSANTES D'UN BRIEFING : .....	12
7.4. MODALITES DE DIFFUSION DU CONTENU DU BRIEFING .....	14



# Annexe 1 : EPREUVES OUVERTES AU CHAMPIONNAT DE FRANCE ET CRITERES DE SELECTION AUX DIFFERENTES COMPETITIONS

*En référence aux articles RP 45, RG 49.1 et RP 54*

## 1.1. Épreuves monoplaces

Code épreuve	Épreuve	Conditions de sélection au Championnat de France	Coefficient inter-épreuve pour le calcul du CNP	Coefficient pour le calcul des points club
PK1DM	V1, OC1 ou K1 Dame Minime	Aucune condition de sélection	-	2
PK1HM	V1, OC1 ou K1 Homme Minime	Aucune condition de sélection	-	2
K1DC	K1 Dame Cadette	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un temps ≤ (inférieur ou égal) à 135% du 1 <sup>er</sup>	-	2
K1HC	K1 Homme Cadet	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un temps ≤ à 135% du 1 <sup>er</sup>	-	2
P1U18	V1 ou OC1, Homme et Dame, Cadet et junior,	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un temps ≤ à 135% du 1 <sup>er</sup>	-	2
K1DJ	K1 Dame Junior	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 500	1,15	2
K1DS	K1 Dame Senior	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 500	1,15	2
K1DV	K1 Dame Vétéran	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 500	1,15	2
K1HJ	K1 Homme Junior	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 400	1	2
K1HU23	K1 Homme, Senior de 23 ans et moins	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 350	1	1
K1H23+	K1 Homme, Senior de plus de 23 ans et Vétéran 1	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 330	1	1
K1HV2+	K1 Homme, Vétéran 2 et 3	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 350	1	1
K1HV4+	K1 Homme, Vétéran 4 et +	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 400	1	1
P1DSV	V1 ou OC1 Dame, Senior et Vétéran	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 500	1,35	2
O1HSV1	OC1 Homme, Senior et Vétéran 1	Etre classé sur 1 sélectif de la saison en OC1 ou V1 <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 330	1,2	1

O1HV2+	OC1 Homme, Vétérán 2 et +	Etre classé sur 1 sélectif de la saison en OC1 ou V1 <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 350	1,2	1
V1HSV	V1 Homme, Senior et Vétérán	Etre classé sur 1 sélectif de la saison en OC1 ou V1 <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 350	1,2	1
S1HU18	SUP Homme, Minime à junior	Aucune condition de sélection	-	2
S1DU18	SUP Dame, Minime à junior	Aucune condition de sélection	-	2
S1H18+	SUP Homme, Senior et +	Aucune condition de sélection	-	1
S1D18+	SUP Dame, Senior et +	Aucune condition de sélection	-	2

## 1.2. Épreuves en équipage

Code épreuve	Épreuve	Conditions de sélection au Championnat de France	Coefficient inter-épreuve pour le calcul du CNP	Coefficient pour le calcul des points clubs
K2HU18	K2 Homme, Minime à junior	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 450 <b>ou bien</b> avoir les 2 équipiers sélectionnés en K1	1	2
K2MU18	K2 Mixte ou Dame, Minime à junior	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 500 <b>ou bien</b> avoir les 2 équipiers sélectionnés en K1	1,05	3
K2H18+	K2 Homme, Senior et +	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 400 <b>ou bien</b> avoir les 2 équipiers sélectionnés en K1	1	1
K2M18+	K2 Mixte ou Dame, Senior et +	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 450 <b>ou bien</b> avoir les 2 équipiers sélectionnés en K1	1,05	3
OC2H	OC2 Homme, Minime à Vétérán	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 400 <b>ou bien</b> avoir les 2 équipiers sélectionnés en OC1 ou V1	1	1
OC2M	OC2 Mixte ou Dame, Minime à Vétérán	Etre classé sur 1 sélectif de la saison <b>et</b> obtenir un nombre de points CNP ≤ 450 <b>ou bien</b> avoir les 2 équipiers sélectionnés en OC1 ou V1	1,05	3
V6D	V6 Dame, Cadette à Vétérán	- V6 : être classée sur 1 sélectif ou Coupe Va'a LD - équipiers : être classé sur 1 sélectif ou Coupe Va'a LD quelle que soit l'embarcation (V6, mono, biplace, SUP)	-	2

V6H (1)	V6 Homme, Cadet à Vétérant	- V6 : être classée sur 1 sélectif ou Coupe Va'a LD - équipiers : être classé sur 1 sélectif ou Coupe Va'a LD quelle que soit l'embarcation (V6, mono, biplace, SUP)	-	2
V6M (2)	V6 Mixte, Cadet à Vétérant	- V6 : être classée sur 1 sélectif ou Coupe Va'a LD - équipiers : être classé sur 1 sélectif ou Coupe Va'a LD quelle que soit l'embarcation (V6, mono, biplace, SUP)	-	2
V6U21 (3)	V6 Homme ou Dame ou Mixte, Minime à 21 ans inclus	- V6 : être classée sur 1 sélectif ou Coupe Va'a LD - équipiers : être classé sur 1 sélectif ou Coupe Va'a LD quelle que soit l'embarcation (V6, mono, biplace, SUP)	-	2

(1) V6H = participation de 2 dames maximum

(2) V6M = participation de 3 dames minimum et 1 homme minimum

(3) V6U21 = participation de deux minimes maximum

## Annexe 2 : COUPE DE FRANCE VA'A LONGUE DISTANCE

### 2.1. Epreuves

*En référence à l'article RP 56*

Les épreuves ouvertes pour le classement de la Coupe de France de Va'a Longue Distance sont :

- V6 Homme (les V6 Mixtes sont classées dans l'épreuve V6 Homme)
- V6 Dame

### 2.2. Liste des compétitions

*En référence à l'article RP 57*

Les 4 compétitions prises en compte pour le classement de la Coupe de France de Va'a Longue Distance 2019 sont :

- Vendée Va'a - 29/05/2019
- Ré Va'a Nui - 22/06/2019
- Porquerollaise - 06/07/2019
- Fort Boyard Challenge - 12/10/2019

### 2.3. Mode de classement

*En référence à l'article RP 58*

#### Barème de point pour chaque compétition

- Dans chaque épreuve, une attribution de points sera faite selon le barème suivant :
  - 0 points au premier,
  - 1,5 point au 2<sup>ème</sup>,
  - 2,8 point au 3<sup>ème</sup>,
  - 4 points au 4<sup>ème</sup>,
  - 5 points au 5<sup>ème</sup>,
  - Ainsi de suite jusqu'au dernier x points pour la X<sup>ème</sup> position.

#### Calcul du classement

Un total des points sera effectué par équipe en prenant en compte les deux meilleurs résultats. L'équipe qui a le moins de points gagne la coupe.

## Annexe 3 : CLASSEMENT NUMERIQUE PERMANENT (CNP)

En référence à l'article RP 61

### 3.1. Principe de ce classement

Le classement est établi en prenant en compte le meilleur résultat de la saison en cours. Le principe est de permettre au compétiteur qui participe à beaucoup de compétitions de voir progresser son classement, en ne retenant que le meilleur résultat. Un coefficient inter-épreuve permet de comparer les différentes embarcations entre elles pour une même distance de course (voir tableau – Annexe 1).

### 3.2. Calcul des points :

Sur chaque compétition, pour chaque longueur de parcours et pour chaque type d'embarcation (séparation des V6 des autres biplaces ou monoplaces) on calcule tout d'abord pour chaque bateau, un temps scratch inter-catégorie en appliquant les coefficients inter-épreuve définies dans l'annexe 1.

Ce temps scratch se calcule suivant la formule suivante :

$$TS = \frac{TR}{Ci}$$

TR = temps réalisé

TS = temps scratch inter-catégorie

Ci = coefficient inter-épreuve (voir tableau – Annexe 1)

Il est alors possible de calculer pour chaque compétiteur ayant déjà un nombre de points au classement numérique, un temps fictif. L'ensemble de ces temps fictifs permet d'établir le temps de base de la course qui permettra de calculer le nombre de point pour la course. Le temps de base est calculé pour chaque distance de course.

Le temps fictif est calculé par la formule :

$$TF = \frac{1000 \times TS}{P + 1000}$$

P = nombre de points au classement avant la course

Pour obtenir le temps de base TB de la course :

- Calculer les temps fictifs des 10 meilleurs temps scratch inter catégorie
- Si le nombre de temps calculés est inférieur à 10 (par manque de compétiteurs avec classement numérique) la course est tout de même calculée,
- Faire la moyenne de ces 10 temps fictifs,
- Ecarter les 2 temps les plus éloignés (en valeur absolue) de cette moyenne,
- Le temps de base est la moyenne des 8 temps fictifs restants.

Ensuite on calcule le nombre de points N obtenu par chaque participant selon la formule :

$$N = \frac{1000 \times (TS - TB)}{TB}$$

TS = temps scratch inter-catégorie

TB = temps de base de la course

### **3.3. Coefficient correcteur**

Afin de réduire les inégalités pouvant apparaître entre les courses, on détermine un coefficient correcteur de la façon suivante :

- on élimine pour le calcul les coureurs qui n'ont pas de points au classement avant la course, ou qui ont un écart de points "course/classement" supérieur à 100 points.
- on fait le total PN des points au classement avant la course et le total PC des points attribués sur la course. Le rapport  $C = \frac{PN}{PC}$  est le coefficient correcteur.

### **3.4. Points après application du coefficient correcteur**

Pour chaque compétiteur, on multiplie les points précédemment obtenus par le coefficient correcteur pour avoir les points après application du coefficient correcteur.

### **3.5. Points des courses régionales**

Concernant les courses régionales, on ajoute aux points (après application du coefficient correcteur) de chaque compétiteur une surcharge de 30 points qui évitera par exemple que des compétiteurs aient 0 point sur certaines courses régionales (ce qui peut placer un compétiteur en tête du classement sans qu'il n'ait fait une seule performance au niveau national).

### **3.6. Points sur les Sélectifs nationaux et les parcours G.A.C.I.**

Le temps de base se calcule sur les 10 meilleurs temps scratch. Le premier bateau au classement scratch de ce sélectif ne peut avoir moins de 0 point.

### **3.7. Points du Championnat de France**

Pour le Championnat de France, le temps de base sera le meilleur temps scratch inter-catégorie de la course et ne peut pas être inférieur à 0. Toutefois, lorsque le calcul le permet, une bonification est accordée à tous les participants pour permettre que le meilleur temps scratch inter catégorie puisse être ramené à zéro.

### **3.8. Mode de Classement**

- On classe tout d'abord dans l'ordre croissant les compétiteurs ayant deux courses ou plus,
- Ensuite les compétiteurs ayant seulement une course sont classés.

### **3.9. Cas particulier des épreuves ne rentrant pas dans le CNP**

Pour les épreuves K1DC, K1HC, P1U18 : pour être sélectionné lors d'un sélectif national, il faut que le temps du compétiteur soit inférieur au temps du 1<sup>er</sup> arrivé dans la même catégorie, multiplié par le pourcentage indiqué dans l'annexe 1.



## Annexe 4 : CLASSEMENT NATIONAL DES CLUBS, DES COMITES DEPARTEMENTAUX, DES COMITES REGIONAUX

En référence à l'article RP 62

### 4.1. Généralités

Il s'agit des classements annuels destinés à créer une hiérarchie en valorisant la participation dans l'animation régionale, nationale, internationale, dans le Championnat de France Océan Racing et dans les manches de la Coupe de France de Va'a Longue Distance. Chaque participation donne lieu à l'attribution de points pour toutes les épreuves supérieures à vingt embarcations :

- 20 points au premier,
- 19 au deuxième,
- 18 au troisième
- 17 au quatrième
- 16 au cinquième
- 15 au sixième et ainsi de suite
- ....
- 2 pour le dix-neuvième,
- 1 pour le vingtième
- 1 point pour tous les suivants classés.

En cas d'épreuve dont le nombre d'embarcations est inférieure à vingt, la dernière embarcation a 1 point puis l'avant dernière 2 points pour remonter suivant le barème proposé ci-dessus.

Les résultats au Championnat de France ont un coefficient de 3 par rapport à ceux des autres courses.

Pour valoriser certaines épreuves, un coefficient multiplicateur est appliqué (voir tableau en annexe 1).

### 4.2. Remarque concernant les équipages

Seuls les bateaux dont tous les équipiers appartiennent au même club marquent des points dans le classement des clubs. Les points sont attribués selon le classement de ces bateaux en excluant les bateaux non concernés. Exemple : si le 1<sup>er</sup> bateau « club » est 2<sup>ème</sup> au classement, il marque les points du premier. Une V6 est classée club si au moins 5 de ses équipiers appartiennent au même club.

### 4.3. Compétitions comptant pour les points et les sélections

Type de compétition	Compte pour le CNP (pour les épreuves concernées)	Compte pour le nombre de sélections au CdF	Compte pour la sélection des équipiers V6 au CdF	Compte pour les points clubs
Sélectif national	Oui	Oui	Oui	Oui
Course internationale organisée en France (exemple La Breizh)	Oui	Oui	Oui	Oui
Coupe de France Va'a Longue Distance - V6	-	Oui	Oui	Oui
Championnat de France N-1	Non	Non	Non	Non
Championnat de France N	Non	Non	Non	Oui

Championnat régional	Oui si juge	Non	Non	Oui si juge
Autres compétitions	Non	Non	Non	Non

#### 4.4. Points marqués par les juges

Les juges arbitres actifs, suivant la liste tenue à jour par le responsable des juges de la CNA océan racing, marquent 20 points par juge pour leur club chaque saison sportive, quel que soit le nombre de jugements effectués.

## Annexe 5 : DROITS D'INSCRIPTION

*En référence à l'article RG 55*

### 5.1. Modalité d'inscription aux compétitions

Les inscriptions sont à effectuer par club, uniquement en ligne, sur le site dédié. Elles sont clôturées le lundi à 23h00 précédant le début de la compétition. Les clubs ont ensuite jusqu'au mercredi précédant la course pour retirer les compétiteurs n'étant pas en mesure de prendre le départ avec les conditions météorologiques connues.

Après le mercredi, les absents seront notés « absent » sur les résultats et facturés à leur club, sauf si présentation d'un certificat médical.

La date de clôture peut être modifiée selon les contraintes de l'organisateur après validation de la commission nationale.

Pour les V6, la composition des équipages peut être modifiée selon un délai spécifié par l'organisateur.

### 5.2. Droit d'inscription

Les droits d'inscription pour les sélectifs nationaux, pour un compétiteur, sont de 15€ par épreuve.

Les droits d'inscription pour le Championnat de France, pour un compétiteur, sont de 20€ par épreuve.

Les droits d'inscription sont libres pour les courses internationales et pour les manches de la Coupe de France de Va'a Longue Distance.

Sur chaque droit d'inscription, 1 euro est reversé à la Commission Nationale d'Activité Ocean Racing.

## Annexe 6 : DEROULEMENT D'UN COMITE DE COMPETITION

*En référence à l'article RP 15*

### 6.1. Tour de table rapide pour présentation des participants

- Le juge arbitre en tant que président (voix prépondérante en cas de blocage) et secrétaire de séance (notification des prises de décisions dans son rapport)
- Le responsable de l'organisation ou de son délégué
- Un représentant des compétiteurs kayakistes
- Un représentant des compétiteurs piroguiers

Celui-ci est étendu, aux personnes suivantes pour les décisions liées aux parcours et/ou à la sécurité :

- Le responsable sécurité
- Le référent technique
- Le représentant Commission Nationale d'Activité ou le deuxième juge arbitre.

## 6.2. Rappel du rôle du comité de compétition

Le comité de compétition supervise le déroulement de la compétition. Il doit être réuni pour valider le parcours ou aider le responsable de l'organisation à prendre une décision concernant les conditions météorologiques. Après concertation avec le comité de compétition, le responsable de l'organisation (R1) peut modifier ou annuler la compétition s'il juge qu'il ne peut pas assurer la sécurité dans la limite de ce règlement et des spécifications du Quartier des Affaires Maritimes. Toute décision prise par le comité de compétition figurera sur le rapport du juge arbitre.

## 6.3. Présentation des données météo du jour par le R1

Il est nécessaire d'avoir le relevé VENT (Force, direction et évolution) HOULE (Force, direction et évolution) et MAREE (heure de basse et haute mer, coefficient) du jour. Il est également indispensable d'avoir la température de l'eau, élément essentiel pour assurer la sécurité. La présentation doit également proposer une projection parlante pour tous sur :

- L'état de la mer attendue sur le plan d'eau
- Les zones dangereuses /difficiles ou à éviter
- Les particularités d'accessibilité du site de départ et d'arrivée en fonction des conditions du jour
- Autres données particulières à l'organisation (programme, zone de passage, croisement avec d'autres utilisateurs de la mer...)

## 6.4. Présentation du dispositif de sécurité par le responsable sécurité

- Nombre de bateaux disponibles (préciser le type de bateau)
- Niveau d'expérience des équipages (pro, plaisanciers, autres...)
- Moyen de communication (VHF, téléphone portable) précision du canal utilisé et distribution de l'annuaire des sécu (si dispo)
- Dispositif de sécurité à terre (PC course, pompiers, croix rouge,...)
- Tous les éléments qu'il juge utile de porter à la connaissance du comité de compétition pour l'aider à faire les bons choix.

## 6.5. Proposition de parcours par le R1

L'idéale pour cette phase de la réunion est d'avoir un support papier ou numérique (carte marine, GOOGLE EARTH, autres) Les directions des vents, houle et courants pourront être facilement illustrées. Pour chaque site, il faut également connaître les distances kilométriques entre chaque point de débarquement et d'embarquement.

Le R1 présente les parcours proposés et argumente ses choix (distance, passage de bouée, départ et arrivée).

Ensuite, la discussion peut s'engager entre chaque participant à la réunion. En cas désaccord, c'est le juge arbitre qui a voix prépondérante mais le R1 peut s'opposer au maintien de la course. Il est donc primordial d'obtenir un consensus entre gens de mer.

## 6.6. Déroulement de la compétition

Une fois le parcours validé, le comité de compétition supervise le déroulement de la compétition (horaire, programme, logistique) C'est un moment d'échange important durant lequel il doit être fait des propositions d'ajustement ou de modification de l'organisation proposée par le R1.

## 6.7. Conclusion et fin de réunion

## Annexe 7 : DEROULEMENT D'UN BRIEFING

En référence à l'article RP 18

### 7.1. Préambule

Chaque course est unique, le briefing permet de présenter les éléments essentiels pour assurer le bon déroulement de la compétition et la sécurité de tous les participants. Le briefing est donc un moment crucial pour informer tous les acteurs de la compétition. Ce chemin de fer est destiné à accompagner la construction de ce moment pour l'organisateur et de ne s'assurer qu'aucune des informations importantes ne sera oubliée.

Littéralement, un briefing est une réunion préparatoire. Elle est destinée à présenter la course sur laquelle chaque compétiteur vient de s'engager. L'organisation d'un briefing est simple, avec un opérateur (l'organisateur) et des spectateurs (les compétiteurs) L'idée n'est bien sûr pas d'expliquer tous les méandres de l'organisation mais bien de donner les informations essentielles pour les compétiteurs.

### 7.2. Les clés d'un briefing réussi

Le briefing doit être effectué à proximité du départ, dans un lieu calme et abrité favorisant l'attention de tous les participants. Evitez si possible les plages au vent, les zones sonorisées avec de la musique. L'idéale est de proposer un briefing dans une grande salle avec des places assises pour tous. Quand c'est possible. Le briefing peut être suivi d'un temps d'échange (questions / réponses) pas de bavardage ni de négociation entre compétiteur et organisateur. Tout doit être validé en amont par l'organisateur.

### 7.3. Les trois composantes d'un briefing :

#### Le parcours

- **Le départ :**

Préciser la procédure (départ de plage, alignement sur l'eau entre 2 amers ou 2 éléments significatifs) et le signal de départ (corne de brume, sifflet, alarme mégaphone)

- **Les marques de passage obligatoires :**

Sur le principe, moins il y en a, plus c'est facile et donc plus on évite les problèmes. Le parcours idéal étant le plus simple à savoir une ligne de départ et une ligne d'arrivée. Il peut être nécessaire de mettre en place une bouée de dégagement à vue devant la ligne de départ ou une porte (entre 2 marques) pour imposer une trajectoire de course et éviter ainsi le décalage latéral de la flotte et faciliter le pointage des compétiteurs.

- **Les points remarquables sur le parcours :**

Présenter les pavillons ou flammes d'identification portés par les bateaux de l'organisation

Si le parcours est côtier, préciser les zones de débarquements possibles, les abris et les zones dangereuses et interdites. Si passage d'éléments facilement reconnaissable (phare, pointe, cap, ...) localisez cet élément sur le parcours (« au phare de la jument, vous serez à mi-parcours soit 12 sur 24km »)

- **L'arrivée :**

Préciser la procédure (passage d'une ligne sur l'eau, débarquement et passage d'une ligne à terre) Le site d'arrivée étant par définition loin du briefing, ne pas hésiter à dessiner un plan détaillé de la zone d'arrivée Attention, il est primordial que personne ne rate la zone d'arrivée (baie intérieure par exemple). Si cette zone est peu visible, il ne faut pas hésiter à verrouiller le passage par un bateau de sécurité.

## La sécurité

- **Rappel du matériel OBLIGATOIRE :**

Gilet (porté ou à bord) leash, ravitaillement, pochette étanche pour téléphone ou VHF et tenue adaptée aux conditions climatiques du moment, dossard fluo, casquette fluo, ravitaillement... liste à la convenance de l'organisateur.

- **Conditions météorologiques**

Donnez un point météo et précisez les conditions de mer attendues (courant, houle significative, vent, marée)

- **Evaluation du temps de course et « adage du bon marin »**

Donnez une évaluation du temps des meilleurs et des plus lents pour chacun des supports (SS, OC et SUP) Rappelez l'adage que le bon marin, c'est celui qui rentre au port ou qui sait y rester si les conditions du jour et ses capacités ne sont pas en accord.

- **Le devoir d'assistance en mer :**

Chaque compétiteur est en devoir de porter assistance à un autre compétiteur en difficulté, possibilité de retirer le temps d'intervention du temps final par le jury de course. L'aide entre compétiteurs n'est pas disqualifiant.

- **Rappel des signaux de détresse :**

Le signal est le suivant : Pagaie à la verticale au-dessus de la tête et mouvement oscillatoire de gauche à droite en direction d'un bateau de sécurité. Ce signal sera d'autant mieux perçu si les pales sont équipées de stickers ou d'une peinture orange fluo.

- **Procédure d'abandon :**

Ne jamais rentrer seul sans prévenir l'organisation, toujours rejoindre un bateau de sécurité avant de débarquer.

- **Numéros utiles :**

Rappelez des numéros de téléphone utiles (196, portable du responsable de la sécurité, canal VHF de la manifestation)

- **Consignes particulières :**

Pour les parcours difficiles, si on décide d'équiper les compétiteurs de feu à main il faut proposer une démonstration de leur utilisation.

## Le programme

- Heure de départ de chaque épreuve, préciser l'heure de l'organisation
- Si procédure d'émargement, heure de début de l'émargement
- Préciser l'heure de fermeture de la ligne de départ
- Préciser l'heure de fermeture de la ligne d'arrivée et récupération des compétiteurs encore en mer par les bateaux de sécurité
- Organisation des navettes, repas et logistiques hors course à préciser (retrait dossard, repas, remise des prix)
- Préciser le détail des récompenses et des prizes money

#### 7.4. **Modalités de diffusion du contenu du briefing**

- Document présenté sous forme d'un Power Point avec une carte sur GOOGLE MAPS, photo de la vue panoramique au niveau de l'eau (reconnaissance de point significatif du paysage).
- Donner les points GPS essentiel (cap, bouée de contournement, entrée de la baie d'arrivée, autres...)