



ANNEXES 2020

OCEAN RACING



OCEAN-RACING / VA'A LONGUE DISTANCE

ANNEXE 1 : EPREUVES OUVERTES AU CHAMPIONNAT DE FRANCE ET CRITERES DE SELECTION AUX DIFFERENTES COMPETITIONS.....	3
1.1. ÉPREUVES MONOPLACES.....	3
1.2. ÉPREUVES EN EQUIPAGE	4
ANNEXE 2 : COUPE DE FRANCE VA'A LONGUE DISTANCE.....	5
2.1. EPREUVES	6
2.2. LISTE DES COMPETITIONS	6
2.3. MODE DE CLASSEMENT	6
ANNEXE 3 : CLASSEMENT NUMERIQUE PERMANENT (CNP).....	7
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
ANNEXE 4 : CLASSEMENT NATIONAL DES CLUBS, DES COMITES DEPARTEMENTAUX, DES COMITES REGIONAUX	10
4.1. GENERALITES	10
4.2. REMARQUE CONCERNANT LES EQUIPAGES	10
4.3. COMPETITIONS COMPTANT POUR LES POINTS ET LES SELECTIONS	10
4.4. POINTS MARQUES PAR LES JUGES	11
ANNEXE 5 : DROITS D'INSCRIPTION	11
5.1. MODALITE D'INSCRIPTION AUX COMPETITIONS	11
5.2. DROIT D'INSCRIPTION.....	11
ANNEXE 6 : DEROULEMENT D'UN COMITE DE COMPETITION	11
6.1. TOUR DE TABLE RAPIDE POUR PRESENTATION DES PARTICIPANTS	11
6.2. RAPPEL DU ROLE DU COMITE DE COMPETITION	12
6.3. PRESENTATION DES DONNEES METEO DU JOUR PAR LE R1	12
6.4. PRESENTATION DU DISPOSITIF DE SECURITE PAR LE RESPONSABLE SECURITE	12
6.5. PROPOSITION DE PARCOURS PAR LE R1	12
6.6. DEROULEMENT DE LA COMPETITION	12
6.7. CONCLUSION ET FIN DE REUNION	12
ANNEXE 7 : DEROULEMENT D'UN BRIEFING.....	13
7.1. PREAMBULE	13
7.2. LES CLES D'UN BRIEFING REUSSI	13
7.3. LES TROIS COMPOSANTES D'UN BRIEFING :	13

7.4. MODALITES DE DIFFUSION DU CONTENU DU BRIEFING	14
ANNEXE 8 : PARACANOE	

- 8.1. CONDITIONS DE PARTICIPATION A L'ANIMATION NATIONALE
- 8.2. EQUIPEMENT DU COMPETITEUR
- 8.3. ADAPTATION DEPART ET ARRIVEE
- 8.4. SECURITE RENFORCEE SUR L'EAU
- 8.5. LES MANIFESTATIONS

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

En référence aux articles RG 48.1, RP 44 et RP 50.1

1.1. Épreuves monoplaces

Code épreuve	Épreuve	Conditions de sélection au Championnat de France et Championnat National FFCK SUP	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	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un temps ≤ (inférieur ou égal) à 135% du 1 ^{er}	-	2
K1HC	K1 Homme Cadet	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un temps ≤ à 135% du 1 ^{er}	-	2
P1U18	V1 ou OC1, Homme et Dame, Cadet et junior,	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un temps ≤ à 135% du 1 ^{er}	-	2
K1DJ	K1 Dame Junior	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 500	1,15	2
K1DS	K1 Dame Senior	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 500	1,15	2
K1DV	K1 Dame Vétéran	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 500	1,15	2
K1HJ	K1 Homme Junior	Être classé sur 1 sélectif de la saison et 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 et 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 et obtenir un nombre de points CNP ≤ 330	1	1
K1HV2+	K1 Homme, Vétéran 2 et 3	Etre classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 350	1	1
K1HV4+	K1 Homme, Vétéran 4 et +	Etre classé sur 1 sélectif de la saison et 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 et 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 et obtenir un nombre de points CNP ≤ 330	1,2	1

O1HV2+	OC1 Homme, Vétérans 2 et +	Etre classé sur 1 sélectif de la saison en OC1 ou et obtenir un nombre de points CNP ≤ 350	1,2	1
V1HSV	V1 Homme, Senior et Vétérans	Etre classé sur 1 sélectif de la saison en OC1 ou et obtenir un nombre de points CNP ≤ 350	1,2	1
S1HU18	SUP Homme, Minime à junior	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un temps ≤ (inférieur ou égal) à 135% du 1 ^{er}	-	2
S1DU18	SUP Dame, Minime à junior	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un temps ≤ (inférieur ou égal) à 135% du 1 ^{er}	-	2
S1H18+	SUP Homme, Senior et +	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un temps ≤ (inférieur ou égal) à 135% du 1 ^{er}	-	1
S1D18+	SUP Dame, Senior et +	Être classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un temps ≤ (inférieur ou égal) à 135% du 1 ^{er}	-	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, Cadet à junior	Etre classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 450 ou bien avoir les 2 équipiers sélectionnés en monoplace (K1, V1, OC1, SUP)	1	2
K2MU18	K2 Mixte ou Dame, Cadet à junior	Etre classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 500 ou bien avoir les 2 équipiers sélectionnés en monoplace (K1, V1, OC1, SUP)	1,05	3
K2H18+	K2 Homme, Senior et +	Etre classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 400 ou bien avoir les 2 équipiers sélectionnés en monoplace (K1, V1, OC1, SUP)	1	1
K2M18+	K2 Mixte ou Dame, Senior et +	Etre classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 450 ou bien avoir les 2 équipiers sélectionnés en monoplace (K1, V1, OC1, SUP)	1,05	3
OC2H	OC2 Homme, Cadet à Vétérans	Etre classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 400 ou bien avoir les 2 équipiers sélectionnés en monoplace (K1, V1, OC1, SUP)	1	1
OC2M	OC2 Mixte ou Dame, Cadet à Vétérans	Etre classé sur 1 sélectif de la saison et obtenir un nombre de points CNP ≤ 450 ou bien avoir les 2 équipiers sélectionnés en monoplace (K1, V1, OC1, SUP)	1,05	3

V6D	V6 Dame, Cadette à Vétérane	- équipiers : être classé sur 1 sélectif quelle que soit l'embarcation (V6, mono, biplace, SUP) ou Coupe Va'a LD	-	2
V6H (1)	V6 Homme, Cadet à Vétérane	- équipiers : être classé sur 1 sélectif quelle que soit l'embarcation (V6, mono, biplace, SUP) ou Coupe Va'a LD	-	2
V6M (2)	V6 Mixte, Cadet à Vétérane	- équipiers : être classé sur 1 sélectif quelle que soit l'embarcation (V6, mono, biplace, SUP) ou Coupe Va'a LD	-	2
V6U21	V6 Homme ou Dame ou Mixte, Cadet à 21 ans inclus	- équipiers : être classé sur 1 sélectif quelle que soit l'embarcation (V6, mono, biplace, SUP) ou Coupe Va'a LD	-	2

(1) V6H = participation de 2 dames maximum

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

1.3. Ouverture aux autres disciplines

Tout membre d'une équipe de France FFCK de l'année en cours, quelle que soit la discipline, sera sélectionné au Championnat de France sans demande de dérogation.

Annexe 2 : COUPE DE FRANCE VA'A LONGUE DISTANCE

2.1. Epreuves

En référence à l'article RP 52

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

Les 3 compétitions prises en compte pour le classement de la Coupe de France de Va'a Longue Distance 2020 sont :

- Vendée Va'a – 20 au 23 /05/2020
- Porquerollaise – 09 au 12/07/2020
- Fort Boyard Challenge – 26/09/2020

2.3. Mode de classement

En référence à l'article RP 53

Barème de points pour chaque compétition

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

En cas d'ex aequo, le nombre de participations aux compétitions de la Coupe de France Va'a Longue Distance sera pris en compte pour désigner le vainqueur.

Annexe 3 : CLASSEMENT NUMERIQUE PERMANENT (CNP)

En référence à l'article RP 56

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

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 et le SUP : pour être sélectionné lors d'un sélectif national, il faut que le temps du compétiteur soit inférieur au temps du 1^{er} arrivé dans la même catégorie, multiplié par le pourcentage indiqué dans l'annexe 1.

3.10. Cas particulier des sélectifs fin année N-1

Les sélectifs se déroulant après le championnat de France de l'année N comptent pour la saison suivante comme sélectif et pour le CNP.

Certains cas particuliers de compétiteurs changeant de catégorie d'âge au 1^{er} janvier suivant le championnat de France sont traités comme suit :

- Un minime 2 qui participe à un de ces sélectifs de l'année N-1 n'est pas sélectionné en cadet pour l'année N. Il devra participer à un sélectif de l'année N pour être sélectionné en cadet.
- Un cadet 2 qui participe à un de ces sélectifs de l'année N-1 n'est pas sélectionné en junior pour l'année N. Il devra participer à un sélectif de l'année N pour être sélectionné en junior.

- Un P1U18 qui participe à un de ces sélectifs de l'année N-1 n'est pas sélectionné en P1DSV ou O1HSV1 ou V1HSV1 pour l'année N. Il devra participer à un sélectif de l'année N pour être sélectionné.
- Pour toutes les autres catégories d'âge, il n'y a pas d'incidence. Les points CNP acquis en N-1 sont reportés

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

En référence à l'article RP 57

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^{er} bateau « club » est 2^{ème} 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 53

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 après la clôture des inscriptions, pour un compétiteur, sont de 40 € par épreuve. 30€ seront reversés à l'organisateur et 10 € seront versés à la Commission Nationale d'Activité Ocean Racing.

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 Ministère de la Mer. 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 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

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'idéal 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 visuel et/ou sonore (drapeau, corne de brume, sifflet, alarme mégaphone). Ne pas hésiter à faire la démonstration des signaux.

- **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. Il peut être nécessaire de mettre en place une bouée d'engagement en face de la ligne d'arrivée notamment sur les zones de déferlement.

- **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 disqualifiante, ni pour la personne assistée, ni pour le sauveteur.

- **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 essentiels (cap, bouée de contournement, entrée de la baie d'arrivée, autres...)

Annexe 8 : PARACANOE

8.1. Conditions de participation à l'animation nationale

Athlètes classifiés :

- Identique à la classification pour la Course en Ligne
- En K1 les athlètes KL2 et KL3 sont autorisés
- En OC1 les athlètes VL2 et VL3 sont autorisés
- Le K2 et l'OC2 sont possibles avec une mixité handi / valide

Athlètes non classifiés :

Pour le développement des pratiques en faveur des personnes en situation de handicap, des athlètes avec des atteintes autres que celles éligibles pour être classifié, sont acceptées pour concourir. Cette ouverture est néanmoins restreinte afin de ne pas exposer les athlètes, et de ne pas mettre en difficulté l'organisateur.

- Handicap identique kl2 et kl3 ou VL2 et VL3 mais non classifiés.
- Non voyant et mal voyant (accompagnement par un guide en kayak à prévoir obligatoirement)
- Mal marchant
- Atteinte d'un membre supérieur

Toutes les personnes non-classifiées devront passer par le Référent National Handikayak de la FFCK et la personne en charge du paracanoë au sein de la Commission Nationale Ocean-Racing.

8.2. Equipement du compétiteur

CF. Article RP OCR / VAA 33

8.3. Adaptation Départ et Arrivée

Le départ se fait sur l'eau, embarqué, prêt à partir.

L'arrivée est jugée sur l'eau. L'organisateur doit identifier la zone d'arrivée pour les compétiteurs et chronomètres.

8.4. Sécurité renforcée sur l'eau

En plus du dispositif de sécurité habituel, prévoir à *minima* un bateau à moteur en serre file avec à bord un pilote et un aidant avec une planche de remontée.

Kayak escorte, qui suit et qui est autorisée à aider pour se recaler, ou rembarquer en cas de nécessité. L'athlète peut venir avec son escorte. Le kayak utilisé par l'escorte devra être un surf-ski.

Chasubles de couleur différenciée par rapport aux autres concurrents.

8.5. Les manifestations

La participation à un sélectif national est souhaitée pour l'accès au Championnat de France. Avant toute inscription il faut contacter l'organisateur afin de savoir si la manifestation est accessible ou pas.

Les sélectifs nationaux sont ouverts aux athlètes paracanoë :

- soit parce que ces derniers sont en capacité de s'aligner aux côtés des valides et ne nécessitent pas d'aménagement spécifiques
- soit parce que la manifestation est labellisée paracanoë ocean racing
 - L'accès au championnat de France, se fait soit par sélection soit sur proposition du référent national Handikayak
 - K1 et OC1 sont autorisés
 - Le K2 et l'OC2 sont possibles avec une mixité handi/valide.

PARTENAIRES INSTITUTIONNELS



PARTENAIRE PRINCIPAL



PARTENAIRES MAJEURS



PARTENAIRES TECHNIQUES

