

GUIDE A L'ATTENTION DES EXPERTS ET DES ORGANISATEURS



Course d'Orientation
Fédération Française

SPECIFICITES DES FORMATS SPRINT CO A PIED



SOMMAIRE

1 - PREAMBULE	3
2 - TACHES ET ECHEANCIER DES EXPERTS	3
FICHE N°1 : LE CHOIX DU JOUR, DES HORAIRES ET DE LA ZONE DE COURSE	17
FICHE N°2 : LE CHOIX DE L'ARENA, PARKINGS ET QUARANTAINE	19
FICHE N°3 : LA CARTOGRAPHIE	22
FICHE N°4 : ORGANIGRAMME ET PRINCIPAUX ATELIERS	23
FICHE N°5 : TRACAGE/CONTROLE - SECURITE/EQUITE ET LOGISTIQUE	29
FICHE N°6 : TRACAGE/CONTROLE - PREBALISAGE – POSE ET OUVERTURE	37
FICHE N°7 : CONSIGNES TECHNIQUES DE COURSE	40

1 - PREAMBULE

Suite au développement des courses en format Sprint en CO à pied (individuel ou relais) ces dernières années, aux différents comptes-rendus transmis par les experts et organisateurs et aux observations réalisées, la commission Juges et Arbitres a décidé de proposer un guide spécifique relatif aux organisations de niveau national relevant de ces formats de course.

En effet, les documents actuellement disponibles (cahier des charges des compétitions et mémento du corps arbitral) ont été élaborés initialement en se basant sur les compétitions se déroulant en forêt.

Or, le contexte général et l'environnement urbain dans lesquels se déroulent les compétitions pédestres de sprint font émerger des besoins spécifiques, que ce soit en termes de logistique générale, de coordination entre les différents acteurs et de mise en œuvre sur le plan technique.

En milieu urbain, la sécurité des coureurs, des bénévoles et des autres usagers de la voie publique est un enjeu fondamental. Cette notion sécuritaire est également souvent intimement liée à l'équité de la course.

En sprint, les facteurs de risques sont multiples :

- Le trafic routier
- Les collisions entre coureurs
- La foule dans les zones piétonnes (spectateurs ou non)
- Les autres événements se déroulant dans la zone de course
- Les aléas et risques spécifiques au terrain

A ce titre, des dispositions organisationnelles/logistiques et techniques doivent être prises et surtout anticipées au maximum. Ici, le Délégué et le Contrôleur des Circuits sont en première ligne.

Le rôle de l'organisateur, avec le soutien régulier des experts, est donc de veiller tout au long du processus d'organisation (c'est-à-dire le plus en amont possible jusqu'au jour J) à conduire une analyse des risques permettant de :

- Eliminer les risques présentant un grave danger pour lesquels aucuns moyens suffisants ne peuvent être déployés et pouvant engager la responsabilité de l'organisateur,
- Limiter les dangers présentant une part de risque qui peut être assumée par l'organisateur par la mise en œuvre de mesures spécifiques, tout en veillant à ce que l'équité de la course ne soit pas mise en jeu,
- Prévenir le risque par l'élaboration et la diffusion de consignes/informations claires et exhaustives aux différents usagers de la zone de course (coureurs, riverains, commerçants, spectateurs, ...)

Enfin, et encore plus qu'en forêt, les échanges entre les différents experts ainsi qu'entre les experts et l'organisateur sont essentiels et se doivent d'être réguliers, clairs et partagés.

La définition initiale et le strict respect d'un échéancier général est la condition absolue de la réussite de la compétition organisée.

2 - TACHES ET ECHEANCIER DES EXPERTS

Les tableaux présentés ci-après reprennent la même structure que ceux déjà présents dans le mémento du corps arbitral.

Néanmoins, des précisions spécifiques à l'organisation de compétitions nationales de sprint/relais-sprint sont apportées :

- Directement au sein des tableaux fixant les tâches à réaliser,
- En renvoyant à des documents règlementaires applicables,
- En renvoyant à des tutoriels ou documents techniques réalisés au niveau fédéral ces dernières années destinés à aider au mieux les experts et les organisateurs,
- En renvoyant à des fiches techniques détaillées annexées à ce guide.

Également, contrairement au mémento du corps arbitral, la présentation des tâches à réaliser selon les échéances n'est pas scindée entre les différents experts (Délégué, Contrôleur des circuits et Arbitre).

En effet, les contraintes d'organisation sur les formats Sprint nécessite une coordination fine entre les niveaux organisationnels/logistiques et techniques. L'objectif étant de démontrer que, certes, **chaque expert a des tâches précises à réaliser mais que selon la temporalité, les éléments travaillés et validés par les uns auront des incidences plus ou moins importantes sur les missions des autres.**

Enfin, même si ce qui est ici présenté et décrit est principalement axé sur les organisations des championnats de France de Sprint ou de Relais-Sprint de par leurs spécificités d'organisation, un grand nombre de points peuvent repris au niveau régional (en aménageant notamment les échéances ici définies).

TÂCHES : 1^{ère} visite (entre 1^{er} juin et 1^{er} décembre de N-2)
Ces actions sont menées par le Délégué chargé de donner son avis sur le dossier

	Experts concernés	Fait	En cours
Etudier et approuver la candidature à l'organisation d'une compétition sur un site cartographié existant, et avec le contrôleur des circuits pour un nouveau site (avant décembre N-2). A défaut, le délégué doit également avoir la compétence de contrôleur des circuits.	DN		
Etudier et conseiller l'organisateur quant aux choix à réaliser concernant le jour et horaires prévus pour la (les) course(s) prévue(s) -> Cf. Fiche 1 Visite terrain et reconnaissance du (ou des) site(s) de course(s) éventuel(s) ; avec (si possible) le contrôleur des circuits -> Cf. Fiche 1 Vérifier les possibilités d'accès, de parking, d'aréna, de quarantaine sur le (ou les) site(s) de course(s) choisi(s) -> Cf. Fiche 2			
Vérifier l'accord de la (des) commune(s) et autres propriétaires/gestionnaires, avec une attention particulière à porter aux propriétés privées (lotissements, résidences collectives, copropriétés, jardins partagés, etc.) Aborder la question des relations/négociations à entretenir avec la (les) municipalité(s) concernée(s) -> Cf. Fiche 1 et fiche 2			
Quel est le cartographe envisagé, appel d'offres prévu ou déjà lancé ? -> Rappel des dispositions du règlement cartographie			
Etablir un compte-rendu détaillé de cette visite avec avis justifié et le transmettre au secrétariat fédéral.			

TÂCHES : 15 mois avant la course

A partir de ce stade les actions sont menées par le Délégué missionné pour la course

	Experts concernés	Fait	En cours
Si la candidature est retenue par le Comité Directeur, assurer le suivi de la convention d'organisation et, une fois revêtue de toutes les signatures, la transmettre au secrétariat fédéral	DN		
S'assurer de la parution du gel des terrains sur le site fédéral Particularités spécifiques aux formats Sprint -> Cf. Fiche 2			
Existence d'un contrat « cartographie » : <ul style="list-style-type: none"> • Prévoyant l'échéancier des travaux, • S'assurant d'une possibilité de mise à jour après le passage du CCN. S'assurer qu'un suivi régulier des travaux cartographiques est prévu Indiquer à l'organisateur qu'un premier niveau de contrôle cartographique relève de sa responsabilité -> Cf. Fiche 3			
Vérification des autorisations des propriétaires/gestionnaires des terrains (publics et privés)			
Examiner avec l'organisateur le cahier des charges des compétitions et fixer un planning prévisionnel des actions et des rencontres envisagées à savoir : <ul style="list-style-type: none"> • Un premier calendrier des diverses rencontres ou dossiers à communiquer, • Un budget prévisionnel, • Envoi des demandes d'autorisations, • Recherche des principaux responsables (directeur de course, responsables technique, administratif, communication interne, ...), • Prise en compte du développement durable, • Stratégie de communication, • Prévoir la réservation d'un service de secours (surveillance médicale des compétitions). 			
Dès la nomination du CCN, l'informer de l'avancement de l'organisation (échéancier, cartographie, présentation du site...)	DN et CCN		

TÂCHES : M-12 à M-6 avant la course

	Experts concernés	Fait	En cours
S'assurer des points suivants :			
Mise en place d'un organigramme par atelier (l'essentiel est de désigner les personnes ressources responsables des différents secteurs) -> Cf. Fiche 4 et fiche 5 <ul style="list-style-type: none"> Point de vigilance : Sur les formats Sprint, la logistique est lourde et le nombre de bénévoles à mobiliser est important pour que le déroulement de la course soit le plus équitable et sécuritaire possible (signaleurs, surveillance des zones interdites et/ou des postes, gestion de la quarantaine, gestion de l'atelier départ, gestion des imprévus inhérents au contexte urbain, ...) -> Pour le CF Sprint : Etre conscient qu'il s'agit en réalité d'un enchaînement sur une seule journée de 2 courses = prévoir un nombre de bénévoles important (une centaine sur la journée).	DN		
Présence d'un échancier relatif à : <ul style="list-style-type: none"> L'organisation générale/logistique (fourniture des documents administratifs en lien avec les RTS notamment, inscriptions, disponibilité effective du matériel, etc...), L'élaboration des parcours -> Cf. fiche 5 	DN et CCN		
Réservation du service des secours : <ul style="list-style-type: none"> Obtenir au plus tôt le cahier des charges de l'association de secouristes pour décider de l'implantation du poste de secours sur l'aréna (surface, espaces à définir, confidentialité...). 			
Réservations des éléments nécessaires à l'organisation (toilettes, locations de véhicule, matériels lourds ou sensibles...) -> Cf. Fiche 2 et fiche 4 Réflexion concernant les dispositions spécifiques relatives au poste de contrôle anti-dopage (Fiche 22 du cahier des charges des compétitions + rubrique du site FFCO dédiée)	DN		
Eventuelle proposition d'hébergement pour les concurrents. -> Veiller à faire le lien avec les zones gelées = Cf. fiche 1			
Préparation des différents supports de communication et leur cohérence (notamment les supports numériques) -> Cf. Fiche 6			
Animation de course (médias, postes radio, réservation du matériel auprès du secrétariat fédéral, formation GEC complémentaire si nécessaire...) -> Cf. Fiche 4			
Suivi des travaux cartographiques et envoi des ébauches au contrôleur. Débuter le contrôle cartographique théorique en vérifiant l'application stricte des spécifications ISSprOM (au plus tard à M-6) -> Document « Check-list du traceur/contrôleur » -> ISSprOM 2019-2 v6 -> Guide des « bonnes pratiques cartographiques de sprint » -> Guide de traçage et de cartographie des structures urbaines complexes (multiniveau) « Recommandations pour la cartographie et le traçage »	DN CCN		
Suivi des demandes administratives et aides éventuelles si besoin. -> Cf. Fiches 1 et 2 concernant les négociations avec les autorités locales -> Echanges réguliers entre DN, CCN, TN et directeur de course concernant les besoins identifiés et les moyens à déployer sur le terrain	DN et CCN		
Intégration de critères environnementaux.	DN		
Suivre les réunions d'organisation	DN et CCN		
Tenir informé le CCN en lui communiquant tout document nécessaire et en lui indiquant les différentes contraintes pouvant avoir un impact sur les aspects techniques (zones interdites, priorité de passage/traversées de route et modalités de sécurisation, etc.).	DN		
Organiser une visite terrain si possible commune avec DN et CCN.	DN/CCN		
Etudier la possibilité de réaliser une opération promotionnelle envers le grand public	DN		
S'assurer que le traceur et le contrôleur travaillent avec la dernière version d'OCAD et que les dernières mises à jour sont installées. -> Pour les CCN missionnés, le FFCO peut mettre à disposition des licences OCAD 18 (en faire la demande auprès du secrétariat fédéral : contact@ffcorientation.fr)	DN et CCN		
S'assurer de la cohérence entre les moyens humains/matériels et le traçage à disposition des organisateurs pour permettre le déroulement d'une course équitable et en sécurité -> Cf. Fiche 5 et Fiche 6	CCN en lien avec DN		
Etablir un compte-rendu détaillé du suivi des actions et le transmettre au secrétariat fédéral.	DN		

TÂCHES : M-6 à M-3 avant la course

Experts concernés	Fait	En cours
-------------------	------	----------

A M-6 -> 2 ^{ème} visite du DN, idéalement accompagné du CCN Cette visite doit se faire en présence du Directeur de course, du Traceur et des différents responsables d'ateliers		
S'assurer des points suivants :		
Envoi des fichiers cartographiques finalisés Poursuite du travail de contrôle cartographique théorique / A M-6, la version définitive de la carte doit être livrée et contrôlée au préalable par l'organisateur. -> Document « Check-list du traceur/contrôleur » -> ISSprOM 2019-2 v6 -> Guide des « bonnes pratiques cartographiques de sprint » -> Guide de traçage et de cartographie des structures urbaines complexes (multiniveau) « Recommandations pour la cartographie et le traçage »	DN et CCN	
	CCN	
Réception des courriers de demandes d'organisation, de secours et d'autorisations.		
Dispositif retenu d'un contrôle antidopage -> Cf. cahier des charges des compétitions et lien site FFCO	DN	
Schéma général de l'aréna avec zone de quarantaine, de relais (CF Relais-Sprint), de départ et d'échauffement, gestion des spectateurs et des coureurs Open -> Cf. Fiche 2 <ul style="list-style-type: none"> • Vérification de la non-visibilité et/ou non-possibilité de communication entre quarantaine et départ • Identification des cheminements obligatoires entre les différentes zones (quarantaine, zone de relais, départ, aréna) • <i>Pour le CF Sprint</i> : Importance de l'implantation générale de l'atelier départ prenant notamment en considération les courses Open (nombres de couloirs, gestion des loisirs et des retardataires, impact sur le traçage et la GEC notamment sur les 1^{ers} postes, etc...) • <i>Pour le CF Relais-Sprint</i> : Implantation générale de la zone de passage de relais (compréhension pour les coureurs, modalités de passage de relais...) 	DN et CCN	
Compatibilité des zones de parking avec la zone de course -> Cf. Fiche 2 <ul style="list-style-type: none"> • Rappel : sur CF Sprint et CF Relais-Sprint, plus de 1000 coureurs prévus avec la course Open. Donc, veiller au dimensionnement des parkings disponibles. • Parkings et cheminement(s) entre parking/accueil et parking/quarantaine hors zone(s) de course et à jalonner (voire à surveiller si très proche de la zone de course) • Si parkings éloignés, système de navettes ou de dépose-minute à prévoir ? • Des dispositions particulières adoptées pour le stationnement des camping-cars ou covoiturage ? 		
La position des zones de secours et du poste de contrôle anti-dopage (accessibilité, confidentialité...) : <ul style="list-style-type: none"> • Secours : Application du cahier des charges du service de secours retenus • Anti-dopage : Le cahier des charges est strict et différents espaces suffisamment vastes et confidentiels sont à prévoir. 		
La liste du matériel (cf. cahier des charges des compétitions) <ul style="list-style-type: none"> • Point de vigilance concernant le matériel technique spécifique au format Sprint (tréteaux, cadenas notamment) • Recommander vivement d'identifier une solution d'impression de cartes « en urgence » à proximité permettant une qualité d'impression satisfaisante 	DN	
La rédaction de l'annonce de course (Bulletin N°1)		
L'envoi de l'annonce de course et autres éléments utiles au secrétariat fédéral pour parution dans COmag, mise en ligne dans l'agenda par l'organisateur (avant le 1 ^{er} décembre de l'année N-1). <ul style="list-style-type: none"> • Pour rappel, sur les courses Open, la ligue doit missionner un DAR 		
La gestion des inscriptions en ligne : <ul style="list-style-type: none"> • Conformité du site d'inscription (le regroupement des catégories, la mise en place des circuits loisirs) • Préciser à l'organisateur l'obligation d'utiliser l'archive fédérale pour gérer les inscriptions 		





TÂCHES : M-6 à M-3 avant la course (Suite)

	Experts concernés	Fait	En cours
<p>Anticiper un éventuel dédoublement de circuit en cas d'inscription importante possible et/ou si l'impact de cette situation peut entraîner une iniquité de course</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour rappel, les courses Open doivent se dérouler après la fin des courses du CF, ce qui peut avoir une incidence sur le temps disponible restant pour le déroulement de la course Open (potentiellement le cas du CF Sprint l'après-midi sur une période de l'année où la nuit tombe rapidement). • Point à discuter entre DN et CCN • Si dédoublement, Informer rapidement l'arbitre et le directeur de course 	CCN et DN		
Restauration et hébergement des organisateurs et experts.	DN		
Éventualité de la mise la place d'une garde d'enfants.			
<p>Elaboration théorique des parcours en appliquant les règlements et les principes fondamentaux en matière de traçage -> Document « Check-list du traceur/contrôleur »</p> <p>-> Rappeler au traceur qu'un seul et unique fichier d'élaboration des parcours ne doit être réalisé (pas de fichiers différents de traçage selon les circuits ou échelles d'impression)</p>	CCN		
<p>Se mettre d'accord avec le traceur sur les modalités mises en place pour définir la RK terrain</p> <p>-> Se référer aux contenus de formation TN (les demander auprès de la FFCO si nécessaire) et aux tableaux des « Chronos / Coefficient RK des compétitions nationales »</p> <p>-> Demander au traceur à ce que des tests terrain soient impérativement réalisés à la fois pour ajuster la RK et pour les aspects sécuritaires -> Cf. Fiche 5</p>			
<p>Identifier les points sensibles et informer l'arbitre, le délégué et le directeur de course (traversée de route, passage obligatoire, zones interdites...)</p> <p>Prévoir les moyens nécessaires à déployer pour que l'équité de la course ne soit pas mise en péril au niveau de ces points sensibles</p> <p>-> Cf. Fiche 5</p>			
<p>Communiquer avec le traceur, le délégué et le directeur de course au sujet des aspects sécuritaires (moyens mis à disposition du traceur, modalités de traçage des circuits...)</p> <p>-> Cf. Fiche 5</p>			
Etablir un compte-rendu détaillé du suivi des actions et le transmettre au secrétariat fédéral.	DN		

TÂCHES : M-3 à M-2 avant la course

	Experts concernés	Fait	En cours
Suivi des travaux d'élaboration des parcours en fonction de l'échéancier défini avec le contrôleur	DN		
Prendre connaissance des éléments de la course auprès du directeur de course, du responsable GEC et des autres experts	AN		
Vérifier les modalités d'inscription à la course	AN et DN		
<p>Vérifier que la carte est agréée (numérotée) et déclarée à la FFCO :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conformité de la charte graphique • Non mise en ligne de la vignette sur le site FFCO • Mise en ligne sur le site de l'organisateur de l'ancienne carte (si existante), avec une résolution d'image suffisante (300 dpi minimum) 	DN		
<p>Vérifier le mode de liaison prévu entre les différents ateliers -> Cf. Fiche 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Idéalement, demander que chaque bénévole ait une fiche avec contacts du directeur de course, des secours, du traceur, des experts et de leur responsable d'atelier • Demander si nécessaire (mauvaise couverture réseau si téléphone) à ce que des tests soient effectués 			



TÂCHES : M-3 à M-2 avant la course (Suite)

	Experts concernés	Fait	En cours
<p>Contrôler que l'organigramme de la course est complet -> Cf. Fiche 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idéalement, quelques bénévoles « volants » doivent être prévus pour anticiper les problèmes de dernière minute (gestion de riverains mécontents, gestion de la foule dans la zone de course, soutien pour la gestion de la quarantaine, atelier départ ou passage de relais, etc...)</i> • <i>S'assurer que chaque responsable d'atelier mobilise leur équipe sur les différents process et tâches à effectuer</i> 	DN		
S'assurer du choix de l'imprimeur et que les cartes seront bien imprimées sur un support résistant à l'eau et indéchirable			
Organisation d'une éventuelle conférence de presse			
S'assurer de la disponibilité de tout le matériel (en particulier : matériel GEC, horloge départ...) : -> Demander au directeur de course, au responsable GEC, au traceur et au contrôleur de consulter attentivement le document relatif au fonctionnement du mode SportIdent Air+			
Veiller à ce que l'organisateur ait récupéré tout le matériel de communication fédéral (arche, banderoles, flammes, ...)			
Publications sur site internet (ancienne carte, bulletins) -> Cf. Fiche 7			
<p>• <i>Veiller à ce que les canaux de communication (internes et externes) ne soient pas multipliés</i></p> <p>Vérifier les tracés théoriques des parcours remis par le traceur -> Document « Check-list du traceur/contrôleur »</p> <p>1 – Faire respecter les éléments règlementaires et/ou techniques tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les niveaux techniques des parcours et leur durée en fonction des catégories <p>-> Pour les distances/durées, utiliser le module d'analyse des itinéraires OCAD (Tutoriel disponible), à ajuster selon les tests terrain réalisés.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les distances entre postes • La fréquentation des postes • En cas de 1^{er} poste commun, la GEC et l'arbitre soient informés <p>-> Utiliser et demander au traceur de réaliser « Statistique des contrôles » dans OCAD</p> <p>2 – Conseiller le traceur au sujet de la qualité générale des circuits (ne pas imposer sa conception du traçage mais être force de proposition) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Être vigilant sur le respect de la philosophie du format de course (tryptique « choix d'itinéraire/navigation/planification », etc.)</i> • <i>Etre vigilant sur l'aspect sécurité/équité en n'omettant pas de prendre en compte les circuits Open -> Cf. Fiche 5</i> • <i>Optimiser le réseau de postes</i> • <i>Faire un premier contrôle des définitions de poste et de la mise en page des circuits (découpe des traits/cercles, ...)</i> <p>Ces commentaires seront retournés sous huitaine au traceur. En aucun cas le contrôleur ne modifie directement le fichier d'élaboration des parcours.</p>	CCN		
<p>Pour les relais, vérifier les variations et combinaisons et veiller à l'équilibre chronométrique des branches -> Utiliser le module d'analyse des itinéraires OCAD (Tutoriel disponible), à ajuster selon les tests terrain réalisés. -> Obligation de contrôler les schémas des parcours dans OCAD (exports possibles)</p>	CCN		
<p>Donner l'accord pour le prébalisage, après validation de tous les parcours S'accorder avec le traceur sur les modalités retenues pour le prébalisage -> Cf. Fiche 6</p>			
Etablir un compte rendu détaillé des actions réalisées au secrétariat fédéral et à la commission « juges et arbitres » pour les tâches relevant de leurs prérogatives	DN et CCN		

TÂCHES : M-2 à J-16 avant la course

	Experts concernés	Fait	En cours
A M-2 au plus tard -> Visite du CCN (contrôle des prébalisages) Il est très fortement conseillé que cette visite terrain fasse l'objet d'une rencontre physique entre le CCN, le traceur et le Directeur de course			
Suivi des travaux d'élaboration des parcours en fonction de l'échéancier défini avec le contrôleur	DN		
Vérifier l'envoi des invitations aux officiels et modalités d'accueil prévues. Vérifier et accompagner la préparation de la cérémonie des récompenses			
Veiller à la bonne coordination entre le contrôleur des circuits, l'arbitre et lui-même. Veiller à ce que la réunion (visio) entre experts et organisateurs soit organisée à M-2 pour finaliser/valider les consignes techniques de course (bulletin N°2) -> Cf. Fiche 7			
Vérifier régulièrement les documents mis à jour par l'organisateur et mis en ligne sur le site internet (ou réseaux sociaux) -> Cf. Fiche 7			
Prébalisage en Sprint -> Cf. Fiche 6 Préparation du contrôle des prébalisages : <ul style="list-style-type: none"> • Se faire remettre la carte mère (tirage d'essai ou copie couleur), les définitions de postes suite au prébalisage • Se faire remettre les documents nécessaires pour le contrôle sur le terrain (photos, ...) • Veiller à la lisibilité générale de la carte mère et, surtout, au strict respect d'ISSprOM (taille des cercles conformes pour vérification des définitions de poste) 	CCN		
Contrôler les postes sur le terrain en fonction des modalités de prébalisages retenues : <ul style="list-style-type: none"> • Emplacement du prébalisage (balise départ incluse), • Qualité cartographique du secteur de poste • Justesse des définitions (symboles IOF et texte). Si besoin faire corriger la carte par l'organisateur			
Contrôler tous les parcours partiels (différents choix d'itinéraire proposés) -> Cf. Fiche 5 <ul style="list-style-type: none"> • Choix de cheminement proposés qui pourraient poser des problèmes de sécurité/ équité • En ayant à l'esprit les conditions dans lesquelles les courses vont être courues (selon le jour/les horaires de course, essayer de se rendre compte du flux de piéton/routier possible, de la densité de circulation, etc...) • Identifier les points nécessitant une vigilance accrue lors de la pose/ouverture (portails ouverts/fermés, zones de Vert 4 ou Vert Olive potentiellement franchissables par les coureurs, secteurs à rubaliser sur le terrain, particularités cartographiques, autres éléments importants à communiquer aux coureurs en amont de la course, etc.) 			
Remettre votre bilan au traceur : <ul style="list-style-type: none"> • Signaler impérativement et clairement par écrit (mail) les modifications éventuelles à apporter. • Echanger physiquement avec le traceur à l'issue du contrôle et, si nécessaire, retourner sur le terrain avec lui 			
Demander au traceur (et l'accompagner si nécessaire) de réaliser les consignes techniques de course destinées aux coureurs -> Cf. Fiche 7 : <ul style="list-style-type: none"> • Ces consignes sont à travailler dans un premier temps entre le traceur et le contrôleur • Dans un second temps, elles font l'objet d'une validation par l'ensemble des experts et du directeur de course (réunion en visio) Ces consignes techniques de course doivent être mises à disposition des coureurs au plus tard à M-1	CCN (+ DN et AN pour validation)		
Vérifier, accompagner et valider la mise en forme des circuits et des cartes (Echelle, découpage, titre, catégorie, numérotation, définitions ...) -> Document « Check-list du traceur/contrôleur » -> Tutoriel de mise en page FFCO/impression OCAD	CCN		



TÂCHES : M-2 à J-16 avant la course (Suite)

	Experts concernés	Fait	En cours
<p>Donner son accord pour l'impression des circuits dont la carte « tous postes » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de l'impression sur le même papier que celui prévu pour la compétition • Validation du bon à tirer par le contrôleur en veillant au respect des <u>spécifications IOF d'impression</u> • Veiller à ce que le fichier définitif soit remis en temps voulu à l'organisateur par le traceur (décider d'une date) • Prévoir un nombre suffisant de cartes à imprimer : <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour le CF Sprint : Prise en compte des coureurs inscrits en WRE ○ Pour le CF Relais-Sprint : Prévoir un tirage de cartes de secours ○ Dans tous les cas, évoquer et <u>insister à nouveau la recommandation de prévoir une solution de secours si besoin pour imprimer « dans l'urgence »</u> 	CCN et DN		
<p>Préparation de la pose/ouverture -> Cf. Fiche 6</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de poseurs/ouvreurs prévus • Poseurs/ouvreurs expérimentés pour être efficace le jour J (délai contraint en sprint) • Préparation des circuits de pose/ouverture en identifiant notamment des points/zones à vérifier impérativement (zones interdites, portails ouverts ou fermés, zones potentiellement avec de la foule à vérifier, etc...) • Rappeler de prévoir une pose/ouverture croisée • En fonction des circuits de pose prévus, faire une liste précise du matériel nécessaire pour <u>chaque</u> poseur (toiles, boîtiers, piquets, tréteaux, cadenas) • <u>Fixer d'ores et déjà une heure de RDV la veille du jour de la course pour réaliser une visite terrain en équipe complète</u> • Reprendre le document relatif au fonctionnement du mode SportIdent Air+ pour préparer les consignes de pose/ouverture 	CCN		
<p>S'assurer que la planification de la pose prévisionnelle soit transmise à la GEC pour assurer la fiabilité du paramétrage des boîtiers</p> <p>S'assurer que la procédure de synchronisation soit bien comprise</p>			
<p>Demander qu'une réunion des bénévoles intervenants dans la zone de course soit organisée à J-2 ou J-1 (signaleurs, contrôleurs des zones infranchissables, personnes en surveillance de poste, personnes assurant la régulation des flux de personnes)</p>	CCN et AN		
<p>Suivi des inscriptions en ligne en lien avec le responsable de l'organisation</p>	AN		



TÂCHES : J-16 à J-3 avant la course

	Experts concernés	Fait	En cours
<p>Poursuivre le travail d'accompagnement, de suivi et de coordination de l'ensemble de l'organisation et des autres experts</p> <p>-> Importance de contrôler le strict respect des échéances prévues</p> <p>-> Accompagner et conseiller l'organisateur si besoin en cas d'imprévus de dernière minute</p> <p>-> S'assurer que le matériel nécessaire et que les moyens humains sont mobilisés et prêts</p> <p>-> Porter une attention particulière sur l'organisation générale de l'accueil, de l'atelier départ, de la quarantaine</p> <p>-> Obtenir un plan détaillé de l'ensemble des ateliers départs et arrivée avec positionnement des différents sas n-3 à départ, en s'assurant d'un espace suffisant et en positionnant le nombre de bénévoles affectés, en s'assurant de l'absence de contacts possibles entre les concurrents et le public ainsi que les dispositions finales sur le contrôle des barrières artificielles si présentes</p> <p>-> Rappeler la vigilance à avoir concernant le positionnement des boîtiers Arrivée (distants de 1,5m minimum)</p>	DN		
<p>Valider la liste des inscrits (catégorie de licence, non-licenciés avec attestation sur l'honneur et titre de participation-, le nom du pays en clair pour les étrangers etc.) à la date de fin des inscriptions.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Interdire le sous-classement sur les courses par catégories d'âge (les coureurs qui souhaitent se sous classer doivent être inscrits sur les circuits open).</i> • <i>Interdire le sur-classement pour les jeunes (10-12-14-16-18 sauf HN).</i> 	AN		
<p>Vérifier les inscriptions sur les circuits du championnat de France par rapport à la liste des qualifiés publiée par le secrétariat fédéral.</p>			
<p>Télécharger la liste des coureurs étrangers licenciés dans un club français https://licences.ffcoorientation.fr/etrangers/</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour le CF Sprint (DH21-35 et DH18-20) : <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Préparer la liste des coureurs licenciés, de nationalité française et qualifiés au titre du CF pour pouvoir anticiper sur la réalisation/diffusion de la liste des qualifiés en finale.</i> ○ <u>Demander à la GEC de prévoir une identification des coureurs étrangers et des coureurs français inscrits au titre du WRE dans le « live results » (par exemple, ajouter un * ou un autre signe après le nom du coureur)</u> <p>-> <i>Cela permet aux coureurs de savoir en direct et rapidement s'ils sont qualifiés ou non en finale sans attendre la parution de la liste officielle sur l'aréna ou sur le site internet de l'organisateur (d'autant plus que les délais entre la qualification et l'heure de fermeture de la quarantaine de la finale sont courts).</i></p>			
<p>Se faire transmettre le fichier des heures de départs pour validation (ordre de départ suivant format de course, sélection, premier poste commun...).</p>			
<p>Cas du CF Relais-Sprint et avant impression des cartes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Se faire transmettre la composition des équipes dans le cadre des relais pour validation</i> • <i>Pour assurer une parfaite équité entre les équipes, attribuer les combinaisons en liaison avec l'organisateur</i> • <i>Demander à l'organisateur de faire imprimer n° de dossards et de relayeurs au dos des cartes</i> • <i>S'assurer que l'organisateur fera imprimer un jeu de cartes supplémentaires (cartes de secours)</i> <p>-> <i>prévoir quelques cartes Hommes et Dames.</i></p>	AN		
	CCN		
<p>Vérifier que : -> Cf. Fiche 6</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le plan de pose/ouverture est prêt, • Les consignes aux poseurs/ouvreurs soient finalisées • Le matériel nécessaire ait été vérifié, soit disponible à J-1 au plus tard et pré-réparti entre les poseurs (fiche individuelle) 	CCN		
<p>Demander au traceur de se rendre sur la zone de course pour vérifier si des imprévus de « dernière minute » ne se sont pas produits (zone de travaux, zones interdites, etc...)</p> <p>-> <i>L'organisateur doit être en lien avec les autorités locales fréquemment, et notamment à cette période (juste avant l'envoi à l'impression)</i></p> <p>-> <i>Dans la mesure du possible, un passage avant l'envoi à l'impression (et faire les modifications nécessaires) et un second passage vers J-7</i></p>			

TÂCHES : J-3 à J-1 avant la course

	Experts concernés	Fait	En cours
<p>Vérifier l'état et la disponibilité (et l'installation) du matériel :</p> <ul style="list-style-type: none"> Fléchage routier et piéton, tentes, postes de contrôle équipés d'une pince, piquets/tréteaux/cadenas, matériel GEC, toilettes, tresse pour couloir d'arrivée et départ, zone de passage de relais Ateliers départ, arrivée, informatique, horloge d'entrée (numérique), horloge de départ (numérique et à bip sonore), chronomètres, Imposer des liaisons radio si le réseau téléphonique ne fonctionne pas entre les différents ateliers et faire tester le fonctionnement si doute. 	DN		
<p>Vérifier l'organisation de la quarantaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> Toilettes, espaces réservés à l'entrée et à la sortie de la quarantaine, gestion des sacs coureurs, possibilité d'abri, etc... 			
<p>Préparer (et installer) le poste de contrôle anti-dopage Vérifier la présence prévue du poste de secours</p>			
<p>Vérifier que l'accueil et l'accompagnement des officiels et de la presse sont organisés</p>			
<p>Se faire remettre une liste des informations techniques et de définitions de postes destinées aux concurrents. Se faire remettre un jeu complet à son nom des parcours imprimés. Ces cartes sont prises parmi les cartes destinées aux coureurs</p>	CCN et AN		
<p>Réaliser avec le traceur et le directeur de course la réunion de préparation avec les bénévoles intervenants dans la zone de course pour leur passer des consignes précises en lien avec les tâches qui leurs sont attribuées :</p> <ul style="list-style-type: none"> Signaleurs = chargés de la sécurisation des traversées de route sur la totalité du déroulement de la course, nécessité qu'ils soient visibles des coureurs et des usagers de la route (gilets jaune, sifflets, etc.) Contrôleurs ou commissaires de course = chargés de surveiller les zones qui ne doivent pas être franchies par les coureurs sous peine de disqualification pendant la totalité de la course (noter les n° de dossards des coureurs franchissant les zones concernées). Eventuellement, ils peuvent aussi assurer la surveillance d'un poste situé dans une zone pouvant poser problème (pas de cadenas possible, beaucoup de personnes potentiellement sur la zone, etc.) Régulateurs = chargés d'organiser et de réguler les flux de personnes (coureurs, piétons, ...) dans les zones à risques identifiées par le traceur avec nécessité qu'ils soient visibles/entendables (gilets jaune, sifflets, etc.) 			
<p>Contrôler l'impression des cartes : le contrôle de toutes les cartes est obligatoire. Compter les cartes et comparer le nombre par rapport à la liste des inscrits vacants compris.</p>			
<p>Cas du CF Relais-Sprint :</p> <ul style="list-style-type: none"> Vérifier que chaque carte soit bien attribuée au bon relayeur de la bonne équipe et ceci en vérifiant les numéros de dossard et de relayeur reportés au dos de la carte Vérifier la présence d'un jeu de cartes de secours et vérifier que l'organisateur a prévu un bénévole dédié à la gestion de ce point lors de la course 	CCN		
<p>Réaliser avec le traceur et l'équipe de pose un repérage de la zone de course et des zones de postes la veille de la course -> Cf. Fiche 6 :</p> <p>-> Pour le contrôleur, ce contrôle se fait avec sa carte mère</p> <p>-> Demander de vérifier (et vérifier soi-même si nécessaire) tous les points nécessitant une attention particulière (portails, zones à rubaliser, zones interdites, zones potentiellement à fort trafic routier ou piéton, traversées de route, etc.)</p> <p>-> Rappeler aux poseurs qu'ils sont une sécurité dans la mise en place des circuits le jour J et que, à ce titre, ils devront être vigilants sur ces différents points lors de la pose/ouverture.</p> <p>-> Vérifier que le matériel est prêt, fonctionnel, disponible avec une répartition réalisée pour chaque poseur</p> <p>-> Fixer le lieu et l'heure de RDV pour le lendemain</p>			



TÂCHES : J-3 à J-1 avant la course (Suite)

	Experts concernés	Fait	En cours
Vérifier la synchronisation des horloges, des boîtiers arrivée, de départ et d'une façon générale de tous les boîtiers fonctionnels de la course (effacer, contrôler,...) -> Si SI AIR+ annoncé : document relatif au fonctionnement du mode SportIdent Air+	AN		
<ul style="list-style-type: none"> Vérifier que tous les boîtiers soient correctement paramétrés dans Si Config+ Prévoir un boîtier « test batterie SIAC » à l'accueil et en quarantaine Prévoir un boîtier « test SIAC » à H-3 (après effacer/contrôler) Rappeler que les boîtiers en SI Air+ doivent être distants de 1,5m minimum (cas des postes dédoublés et arrivée) 			
Se faire remettre la ou les carte(s) vierge(s) au format JPEG ou PDF qui sera envoyée au secrétariat fédéral en même temps que les résultats. Il faut une carte vierge par échelle et/ou découpage.			
Se rendre sur le terrain pour identifier des zones potentiellement problématiques en matière d'arbitrage (zones interdites à matérialiser, traversées de route obligatoires ...)			
S'assurer de la transmission des listes de départ <u>définitives et validées</u> à l'atelier départ <ul style="list-style-type: none"> Attention aux modifications de « dernière minute » ! 			
Désigner un juge de ligne pour les arrivées dans le cadre du CF Relais-Sprint. Eventuellement faire poser une caméra ou un smartphone filmant en continu la ligne d'arrivée.			

TÂCHES : Jour J

	Experts concernés	Fait	En cours
Vérifier la présence du poste de secours et sa composition	DN		
Vérifier l'installation du poste de contrôle anti-dopage et piloter le dispositif en relation avec l'agent chargé du contrôle			
Vérifier le fléchage routier en vous rendant à la course (prévoir des flèches supplémentaires). Vérifier le rubalysage des itinéraires obligatoires : <ul style="list-style-type: none"> Entre parkings et accueil et/ou quarantaine Entre accueil et quarantaine Entre arrivée et GEC 			
Vérifier le fléchage/rubalysage au sein de l'aréna (notamment pour les spectateurs, poste de secours, poste de contrôle anti-dopage)			
Vérifier la mise en place des ateliers départ, arrivée, informatique			
Vérifier que les banderoles des partenaires et la communication fédérale soient posées correctement (aréna, espace récompenses, ...) (départ et arrivée)			
Vérifier que l'accueil et l'accompagnement des officiels et de la presse sont organisés			
S'assurer de la communication des résultats en direction de la presse			
Apporter un soutien à l'arbitre (départ, arrivée, quarantaine) : <ul style="list-style-type: none"> Schématiquement, aller dans un premier temps vérifier la quarantaine (notamment contrôle de son étanchéité) Puis, dans un second temps, aller à l'atelier GEC pour voir les premières arrivées en attendant le retour de l'arbitre (qui, lui, assiste aux premiers départs) 			
S'assurer des différents affichages obligatoires à l'accueil et en quarantaine (liste/horaires de départ par catégorie, consignes techniques de course, ancienne carte si existante, heure de fermeture de la quarantaine et des circuits...)	AN et DN		
Vérifier la synchronisation des horloges, des boîtiers de l'arrivée, de départ et d'une façon générale de tous les boîtiers fonctionnels de la course (effacer, contrôler, ...)	AN		
Vérifier l'étanchéité de la quarantaine : <ul style="list-style-type: none"> Moyens mis en place pour contrôle la non-communication avec des personnes extérieures S'appuyer sur le DN pour effectuer ce contrôle si nécessaire 			
Se rendre au départ en vérifiant que le balisage accueil->départ et quarantaine->départ est clair et ne présente aucune ambiguïté (prévoir quelques tresses supplémentaires dans votre poche).			



TÂCHES : Jour J (Suite 1)

	Experts concernés	Fait	En cours
<p>Contrôler l'organisation du départ :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les pendules sont mises à l'heure. Bien expliquer que la pendule pré-départ est un affichage correspondant à l'heure d'appel. Cette pendule pré-départ (affichage numérique obligatoire sans bip) doit être réglée en avance par rapport à la pendule départ et de telle façon que cette avance corresponde au délai entre l'appel et le départ effectif (par ex +4min si appel à H-4). Veiller à ce que la procédure de départ des retardataires soit bien comprise et appliquée par le responsable de l'atelier Départ Vérifier les modalités prévues de gestion des coureurs « loisirs » Vérifier que les cartes sont dans les boîtes correspondantes. Vérifier ou faire vérifier que chaque boîte contient les cartes d'un même parcours. Idem pour les définitions de postes Vérifier que les boîtes des cartes portent obligatoirement les catégories et les noms des circuits correspondant aux cartes Si départ au boîtier, veiller à ce que le(s) boîtier(s) Départ ne soi(en)t pas en mode SI Air+ -> Demander à simuler quelques départs pour analyser les procédures mises en œuvre 	AN		
<p>Réunion des poseurs/ouvreurs -> Cf. Fiche 6</p> <ul style="list-style-type: none"> Le délai de pose/ouverture est extrêmement contraint le jour J, d'où l'importance d'une préparation fine les jours précédents Vérifier si l'équipe est suffisante en nombre (tous les poseurs prévus sont présents) -> Demander au traceur la liste et contacts des bénévoles « volants » pouvant, si nécessaire, venir donner un coup de main Vérifier la répartition des zones de pose (balise départ incluse) et que chaque poseur ait une liste précise du matériel qu'il doit utiliser (photos, boîtiers, piquets, tréteaux, toiles, rubalise, cadenas) Vérifier que les consignes de pose/ouverture soient bien données par le responsable et surtout bien comprises par les poseurs -> Mise en œuvre de la procédure de pose/ouverture croisée (un bénévole pose une zone et « ouvrira » une zone différente) <p>Procédure pour la pose :</p> <ul style="list-style-type: none"> Avoir une SIAC, l'activer (donc Effacer puis Contrôler). Partir avec les boîtiers encore en veille. Poser le poste à l'endroit précis du prébalisage réalisé (photos) en suivant les procédures demandées par le contrôleur (notamment respect du circuit de pose défini) En cas de doutes ou de problèmes de dernière minute (riverains mécontents, postes inaccessibles car portails fermés, etc...), ne pas poser le poste et en informer immédiatement le traceur et le contrôleur. A chaque poste posé, activer la station par un poinçonnage au contact. S'écarter quelques secondes du poste, puis poinçonner de nouveau, mais à distance (vérification du mode Air+). Rappeler aux poseurs qu'ils sont une « dernière sécurité » : avoir un œil sur les points « sensibles » vus la veille et sur l'environnement général (foule, trafic routier, riverains, zones interdites...) Compte-rendu obligatoire des poseurs, suite à la pose, au contrôleur des circuits qui prend toutes décisions. Pour les postes de la seconde zone, ceux déjà posés par un bénévole juste avant, les ouvreurs doivent pointer chaque boîtier posé impérativement dans l'ordre du circuit défini. Les ouvreurs peuvent se contenter d'un poinçonnage à distance. Lecture de la SIAC au lieu de rassemblement fixé par le contrôleur pour s'assurer du bon ordre de pose et de contrôle (de préférence, pointer un poste Arrivée avant pour désactiver la SIAC). Au retour des ouvreurs, demander obligatoirement un bref compte rendu à chacun 	CCN		

TÂCHES : Jour J (suite 2)

	Experts concernés	Fait	En cours
<p>Procédure pour l'ouverture :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour les postes de la seconde zone, ceux déjà posés par un bénévole juste avant, les ouvreurs doivent pointer chaque boîtier posé impérativement dans l'ordre du circuit défini. • Les ouvreurs peuvent se contenter d'un poinçonnage à distance. • Lecture de la SIAC au lieu de rassemblement fixé par le contrôleur pour s'assurer du bon ordre de pose et de contrôle (de préférence, pointer un poste Arrivée avant pour désactiver la SIAC). • Au retour des ouvreurs, demander obligatoirement un bref compte rendu à chacun 	CCN		
S'assurer que la matérialisation des différentes zones interdites, litigieuses ou pouvant présenter un danger pour les coureurs (barrières artificielles, propriétés privées, zone de vert 4 ou vert olive, passages ou itinéraires obligatoires, etc...) soit effective conformément à ce qui a été validé en amont avec l'organisateur et le traceur.			
S'assurer que les signaleurs (sécurisation des traversées de route) et que les bénévoles chargés surveiller des postes ou les zones de franchissement interdites ou de réguler les flux de personnes soient en place -> Rappeler les consignes si nécessaire pour les signaleurs, les contrôleurs/commissaires de course et les régulateurs			
Informé l'arbitre de tout problème rencontré et notamment nécessitant un report de l'heure du premier départ			
Informé les coureurs de toutes modifications de dernière minute suite au retour du contrôleur (dangers potentiels, report de départ, etc...)	AN		
Seul l'arbitre en relation avec le contrôleur des circuits est habilité à donner l'autorisation du départ.			
S'assurer du bon déroulement des premiers départs Puis, se rendre à l'atelier GEC pour vérifier les procédures mises en place (<i>le Délégué est normalement présent pour les premières arrivées en attendant le retour de l'Arbitre</i>)	AN		
Seul l'arbitre peut autoriser une personne à franchir les zones interdites et à pénétrer dans la zone de course, sous réserve qu'elle soit accompagnée par l'organisateur.			
Rester à proximité de l'arrivée afin de traiter d'éventuels problèmes et observer le bon fonctionnement de la GEC.	AN		
Veiller à ce que les informations données par le commentateur sur l'aréna ou l'écran géant ne donne pas d'informations utiles aux coureurs en attente	AN (+ DN)		
Dès la fin des départs, s'assurer que les boîtiers « contrôle » (ou départ) et la liste de contrôle des partants soit rapidement transmise au responsable GEC et autoriser la saisie des « absents » et éventuellement des horaires de départ modifiés.	AN		
S'assurer que les abandons et PM (NB : une arrivée non-pointée doit être NC et pas « disk ») éventuels soient saisis « NC », les disqualifiés (décision Arbitre) « disq », les absents « abs ».			
A l'approche de la fin de course, vérifier régulièrement avec le responsable GEC, la présence ou non de coureurs encore en course			
Pour la qualification du CF Sprint (DH21-35 et DH18-20) -> Exiger que les retours de la part des bénévoles chargés de contrôler les franchissements de zones interdites soient rapides et prioritaires (délais serrés entre qualification et finale, ces 4 circuits sont prioritaires).			
A l'heure de fermeture des parcours, s'il reste des compétiteurs en course, s'assurer que le responsable GEC saisisse ces coureurs en « hors délais ». NE JAMAIS SUPPRIMER UN COUREUR, mais lui attribuer la mention : abs, ou NC ou hors délai.			
Autoriser la remise des cartes après l'heure du dernier départ.			
En cas de réclamation, procéder à l'analyse et donner une réponse à cette réclamation			
Valider les résultats (s'assurer de ne pas titrer un coureur étranger) et se faire remettre le fichier de la course après fermeture des circuits : -> Vigilance absolue avec le cas des étrangers (composition des équipes sur le CF Relais-Sprint, problématique de la gestion de la qualification du CF Sprint, résultats des finales du CF Sprint) -> Pour la qualification du CF Sprint (DH21-35 et DH18-20), normalement l'arbitre a un listing prêt permettant de valider les résultats au plus vite (15 minutes après l'arrivée du dernier coureur)			
Superviser et contribuer à la mise en place de la cérémonie des récompenses	DN		



A l'issue de la course

	Experts concernés	Fait	En cours
Mettre en ligne les résultats et la carte de course sur le site du Classement National après l'avoir testé.	AN		
Etablir un compte rendu complet récapitulant tous les points où vous êtes intervenu pour améliorer la qualité de l'organisation Eventuellement, transmettre également la fiche « évaluation délégué stagiaire » à l'ensemble des destinataires indiqués sur l'annexe.	DN		
Veiller à ce que l'organisateur rédige son compte rendu de course et le transmette à la fédération (art XV-2, page 28 du RC)			
Etablir les fiches « Contrôleur des Circuits - compte-rendu » ET « Evaluation traceur » correspondant au format de la course contrôlée Eventuellement, transmettre la fiche « Evaluation contrôleur stagiaire » à l'ensemble des destinataires indiqués sur l'annexe.	CCN		
Etablir et envoyer l'annexe « compte-rendu d'Arbitre » et les documents demandés dans cette annexe au secrétariat fédéral Eventuellement, transmettre la fiche « Evaluation Arbitre-stagiaire » à l'ensemble des destinataires indiqués sur cette annexe.	AN		



FICHE N°1 : LE CHOIX DU JOUR, DES HORAIRES ET DE LA ZONE DE COURSE

Les décisions initiales relatives à ces éléments ont une importance fondamentale sur la suite du processus d'organisation. Cela nécessite de connaître parfaitement le site de course au niveau de l'organisateur. Néanmoins, les experts ont un rôle d'accompagnement et de conseils à mener dans ce cadre.

Au-delà des autorisations préalables nécessaires (cartographie notamment), la municipalité est un acteur important avec laquelle un travail de réflexion et des négociations sont à mener afin que la course puisse se dérouler dans un contexte sécuritaire et équitable.

Même si la FFCO définit des week-ends de courses nationales, l'agencement/planification entre les différentes courses relèvent de la responsabilité de l'organisateur de par sa connaissance du contexte local et d'une validation définitive de la part du Délégué.

A noter également que l'ensemble de ce travail préparatoire entraînera automatiquement des conséquences sur la mise en œuvre technique de la compétition, et notamment en termes de traçage/contrôle.

- **Etre en capacité d'identifier de façon claire le niveau de fréquentation routière et piédestre possible sur la totalité de la zone de course (et notamment les « points chauds ») :**
 - A la date prévue et aux différentes heures de la course
 - *Eviter par exemple les samedis dans les centres-villes/zones très touristiques et privilégier les zones plus en périphérie*
 - *S'interroger sur les jours de marché, offices religieux, festivités autres ou commémorations prévues (exemples : manifs du 1er mai, le 8 mai),...*
 - *Estimer la densité de piétons/véhicules probable le jour J (en circulation et en stationnement) dans la zone de course*
 - *Identifier les voies avec circulation routière et/ou piétonne élevée (exemple : trottoirs bondés avec danger de courir sur la route ouverte à la circulation)*
 - *Anticiper un scénario « du pire » : En avril/mai ou octobre/novembre, il peut y avoir de belles journées ensoleillées avec potentiellement beaucoup de monde tenté de prendre l'air...*
 - *Prendre en considération les potentiels travaux publics (exemple : zone non accessible qui peut entraîner un déplacement de flux de piétons ou routier dans la zone de course
-> Ce point nécessite un lien très régulier avec la municipalité (programmation parfois tardive des travaux sur la voie publique)*
 - En prenant en compte la course du championnat de France et les courses Open dans le cadre d'une gestion maîtrisée des flux de piétons et routier :
 - *Choisir une zone de course où le trafic routier est « facilement » gérable en termes de flux (éviter les traversées multiples des grands axes routiers, traversée de route facilement sécurisables, etc...)*
 - *Choisir une zone de course avec une fréquentation piétonne faible ou une zone où la foule est dispersée (Grands parcs, complexes sportifs, campus universitaire, zones résidentielles type lotissements, zones non touristiques, etc.)*
 - *Eviter au maximum les zones où les voies empruntées sont à la fois potentiellement très fréquentées et étroites (terrasses de bars/restaurants, marchés, centres-villes avec de nombreux commerces, ...)*
 - *Dans les zones potentiellement très fréquentées, évaluer le flux des coureurs dans ce type de zone (peu/beaucoup de circuits concernés, passage dans plusieurs sens de course, vitesse de course)*
 - *Evaluer dans ces zones, la largeur/espace « libre » et les potentiels obstacles des voies empruntées (différence entre une grande place ou une ruelle, mobiliers urbains ou terrasses présents, etc.)*
 - *Identifier les points présentant un potentiel danger par manque de visibilité et/ou présence d'angles morts (exemples : angles de rues, stationnement de véhicules le long des voies, voies en impasse, petits mobiliers urbains non cartographiés comme des barrières de parking)*
 - *Prendre en compte la présence des pistes/bandes cyclables, voie de tramway ou de bus (risques de collisions)*
 - **Dans tous les cas, l'organisateur (traceur, directeur de course notamment) doit venir régulièrement sur la zone de course, notamment dans les dernières semaines avant la compétition pour pouvoir identifier des modifications
-> Eviter de devoir « gérer des imprévus » de dernière minute entre J-2 et jour J de la course.**

➤ **Etre en capacité, en lien avec la municipalité, d'anticiper, de négocier et de mettre en œuvre des mesures et des moyens afin que la course puisse se dérouler dans un contexte sécuritaire et équitable :**

- En étudiant et en fixant les possibilités de présence des forces de l'ordre sur les zones les plus critiques (*grandes artères, feux tricolores, ...*)
- En étudiant et en fixant les possibilités d'interdiction de stationnements de véhicules dans certaines zones
- En étudiant et en fixant les possibilités de restrictions de circulation dans certaines zones (*fermeture complète, passage à sens unique pour simplifier la tâche des signaleurs...*)
- En étudiant et en fixant la mise à disposition de matériel de sécurisation (*barrières Vauban, panneaux de signalisation ...*) pour les zones concernées mais aussi en amont de l'entrée dans la zone de course pour informer qu'une manifestation sportive est en cours
 - **Pour répondre à des obligations de sécurité, les automobilistes empruntant les axes qui desservent la course doivent être informés de la présence de la manifestation. Les panneaux « attention passage de coureur » ou « attention manifestation sportive » montés sur des supports de couleur vive ou fluo doivent être disposés de part et d'autre de l'axe (attention à respecter le format réglementaire hauteur 1 m sur 0,70 m de large et positionné à 0,30 m du sol. Là encore, il convient de ne pas surprendre les automobilistes et de disposer les panneaux bien visibles avant le site, répétés autant que nécessaire selon la configuration de l'axe (sinueux, peu de visibilité, étroitesse...)) et de part et d'autre de cet axe.**
- En étudiant et en fixant des limitations de vitesse temporaires dans certaines zones le temps de la course (30km/h)

➤ **Etre en capacité de définir les modalités de gel de la zone de course en prenant en compte la spécificité des lieux :**

- Les courses en format Sprint se déroulant en zone urbaine, certaines contraintes sont à prendre en considération pour annoncer et diffuser les zones gelées. En effet, les restrictions d'accès au terrain peuvent se heurter au fait que des licenciés habitent, travaillent, étudient (etc...) dans la zone de course.
- Par conséquent, dans l'annonce des zones gelées, des précautions sont à prendre :
 - Définir les zones strictement interdites d'accès
 - Eventuellement, définir les zones pour lesquelles l'accès est possible à condition de n'avoir aucune carte et d'y interdire la course ou tout procédé visant à réaliser des tests de choix d'itinéraire
 - Pour les zones strictement interdites, définir des axes routiers permettant de la traverser
 - Prendre en considération les potentialités d'hébergement dans la définition de ces zones et axes obligatoires
 - Prendre en considération toutes les potentialités d'accès sur le lieu de la course (exemple : éviter de mettre en zone gelée une gare ferroviaire ou routière).

➤ **Etre en capacité de réaliser des actions de prévention de la population locale en amont de la course pour limiter les risques inhérents à la foule potentiellement présente dans la zone de course :**

- Informations dans le Bulletin municipal
- Message sur les applications d'information à la population utilisée dans les villes
- Affichage public
- Boîtage de flyers d'information auprès des riverains et/ou affichage dans les copropriétés (avec accord du syndic ou autre gestionnaire)
- Interdictions de stationnements sur des points chauds (*à négocier avec la Mairie bien amont de la compétition*)

➤ **Etre en capacité de prendre en compte les autres événements se déroulant en même temps sur la zone de course :**

- Certains événements sont prévisibles à l'avance et d'autres moins !
- Importance et absolue nécessité de travailler en amont et régulièrement avec les autorités locales à ce sujet pour pouvoir s'adapter au fur et à mesure de l'avancement de l'organisation
- Nécessité de déplacements réguliers et de tests terrain
- Les moyens à déployer seront de plusieurs ordres selon les contraintes :
 - Choix judicieux de la zone de course et du jour/horaires
 - Bénévoles / Signaleurs suffisants
 - Traçage adapté
 - Matérialisation sur le terrain
- La gestion des imprévus le jour J, il y en a toujours !
 - Importance des poseurs/ouvriers, ils constituent le dernier niveau de sécurité
 - Prévoir des bénévoles « volants » à déployer sur le terrain si nécessaire
 - Prévoir également du matériel (rubalise, plots...)
 - Avoir des bénévoles/signaleurs capables de gérer des potentielles situations de conflits avec les autres usagers (riverains, piétons, cyclistes, automobilistes, commerçants mécontents)

FICHE N°2 : LE CHOIX DE L'ARENA, PARKINGS ET QUARANTAINE

Les décisions initiales relatives à ces éléments ont une importance fondamentale sur la suite du processus d'organisation à plusieurs niveaux :

- Gestion des flux de coureurs/spectateurs
- Qualité d'accueil des coureurs
- Traçage des circuits

Pour rappel, le dimensionnement de ces différents espaces doit prendre compte les éléments suivants :

- Environ 250 personnes en quarantaine pour un CF Relais-Sprint,
- Environ 400 personnes en quarantaine pour les qualifications du CF Sprint (matin),
- Environ 160 personnes en quarantaine pour les finales du CF Sprint (après-midi) + environ 320 coureurs DH40+ non concernés par une quarantaine
- A cela s'ajoute les courses Open (aux alentours de 1000 coureurs)

➤ Concernant les possibilités d'aréna, il convient de porter une attention particulière aux points suivants :

- Gestion des flux de personnes : accueil, zone clubs, zone partenaires, zone résultats/animation, buvette, nombre de toilettes disponibles, poste de secours, poste anti-dopage, zone réservée à la récupération des sportifs...
- Gestion des spectateurs : Zones réservées et itinéraires de déplacement spécifiques (non-communication avec les coureurs)
- Gestion des flux de coureurs :
 - *Gestion des flux pour non-communication possible entre les coureurs ayant déjà couru et ceux pas encore en course, ainsi que la gestion des coureurs des courses Open qui ne doivent pas influencer le déroulement du championnat de France*
 - > *Notamment réflexion sur les zones d'échauffement qui doivent être hors zone de course*
 - > *Réflexion également sur une zone permettant aux coureurs arrivés de faire leur récupération (hors zone de course)*
 - > *Les itinéraires obligatoires entre aréna/départ et arrivée/GEC ne doivent en aucun cas passer dans la zone de course*
 - *Cas du Relais-sprint : gestion du départ en masse et zone de passage de relais*
- Toilettes : Prévoir a minima 1 toilette pour 120 coureurs sur l'aréna et/ou zone du départ (coureurs sans quarantaine, courses Open, spectateurs).

➤ Concernant les possibilités d'accès et de parkings, il convient de porter une attention particulière aux points suivants :

- Nombre de parkings et de places disponibles à proximité (estimer la capacité de stationnement)
- Distance entre parkings et accueil/quarantaine
- Possibilité de transports en commun (train, bus, tram...)
- Possibilité de mise en place d'un système de navettes ? Point discuté avec les autorités locales à ce sujet ?
- Possibilités de « dépose-minute » pour accéder à l'accueil/quarantaine ? (Notamment si quarantaine éloignée de l'aréna)
- Si gare ferroviaire/routière ou stations de transports en commun, prévoir l'itinéraire d'accès obligatoire jusqu'à l'accueil/quarantaine (passant hors zone de course)
- Anticiper/Planifier les fléchages/itinéraire(s) obligatoire(s), passant hors zone de course, pour :
 - Parkings / Stations de transports en commun / Gare -> Accueil/Quarantaine
 - Accueil -> Quarantaine

➤ Concernant les possibilités de quarantaine, il convient de porter une attention particulière aux points suivants :

- Espace suffisamment vaste pour accueillir tous les coureurs concernés
- Espace disponible suffisamment grand pour la zone d'échauffement
- Possibilité de repli en intérieur (ou à couvert) si météo défavorable
- Toilettes : Prévoir a minima 3 toilettes sur un CF Relais-Sprint, 4 toilettes pour les qualifications du CF Sprint (matin), 2 toilettes pour les finales du CF Sprint (après-midi)

- Modalités d'entrée/sortie de la quarantaine :
 - *Entrée et sortie en 2 points distincts*
 - *Appel des coureurs*
 - *Gestion des flux lors de l'entrée en quarantaine : espace suffisant permettant de limiter le phénomène de congestion/attente et de gérer la dépose des sacs coureurs*
 - *Privilégier, autant que faire se peut, la remise des dossards à l'accueil et non pas à la quarantaine pour fluidifier l'entrée*
- Etanchéité de la quarantaine (*départ/zone de course non visible, contrôle entrée/sortie, ...*)
- Gestion des sacs coureurs :
 - *Définir un espace spécifique avec suffisamment de bénévoles,*
 - *Anticiper et prévoir la logistique pour acheminer les sacs coureurs sur l'aréna*
 - *A la remise des dossards, prévoir des étiquettes à coller/attacher sur les sacs coureurs (étiquettes numérotées ou bien vierge en demandant aux coureurs de noter leur numéro de dossard dessus).*

➤ **Concernant la gestion des spectateurs :**

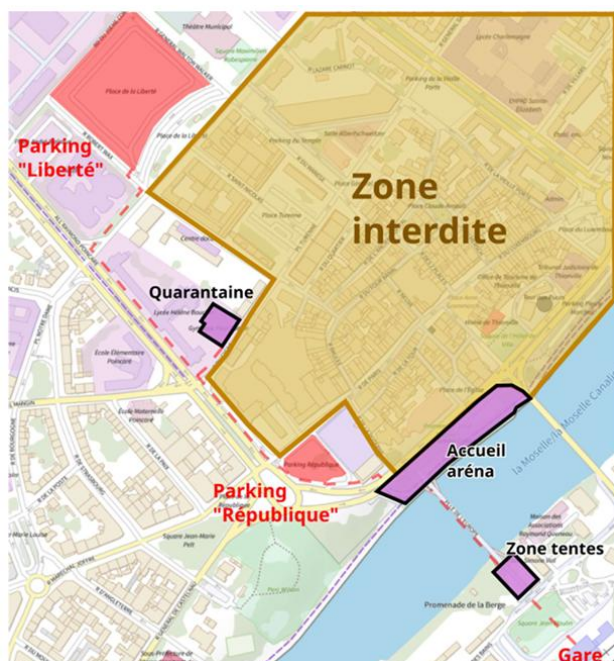
- Certes, il y a la population « locale », les riverains, les touristes qui déambulent en ville mais il y a aussi des spectateurs (très souvent eux-mêmes orienteurs pour encourager)
- L'organisateur doit également prévoir de canaliser et informer ces spectateurs :
 - Zones réservées et clairement définies/identifiables (rubalises, etc.)
 - Gestion des flux/déplacements = itinéraires obligatoires
 - Information sur le sens de circulation des coureurs
 - *Non communication d'infos (verbales ou gestuelles) -> Consignes à rappeler et/ou à afficher !*
 - *« Ne pas croire que le spectateur qui est orienteur lui-même est forcément le plus discipliné »*

L'ensemble des différents espaces (aréna, quarantaine, départ, arrivée) demandent donc une réflexion dans leur aménagement général, ce qui implique également d'anticiper au mieux sur le matériel et la logistique nécessaire.

➤ **A M-6, avant la seconde visite du Délégué, l'organisateur doit élaborer :**

1 - Un plan général de la zone dédiée à la compétition doit être réalisé comportant :

- La zone de course à proprement parlé (zone gelée)
- Les parkings
- L'aréna
- La quarantaine
- L'ensemble des itinéraires obligatoires définis pour relier les différentes zones (aucun itinéraire ne doit passer dans la zone de course)



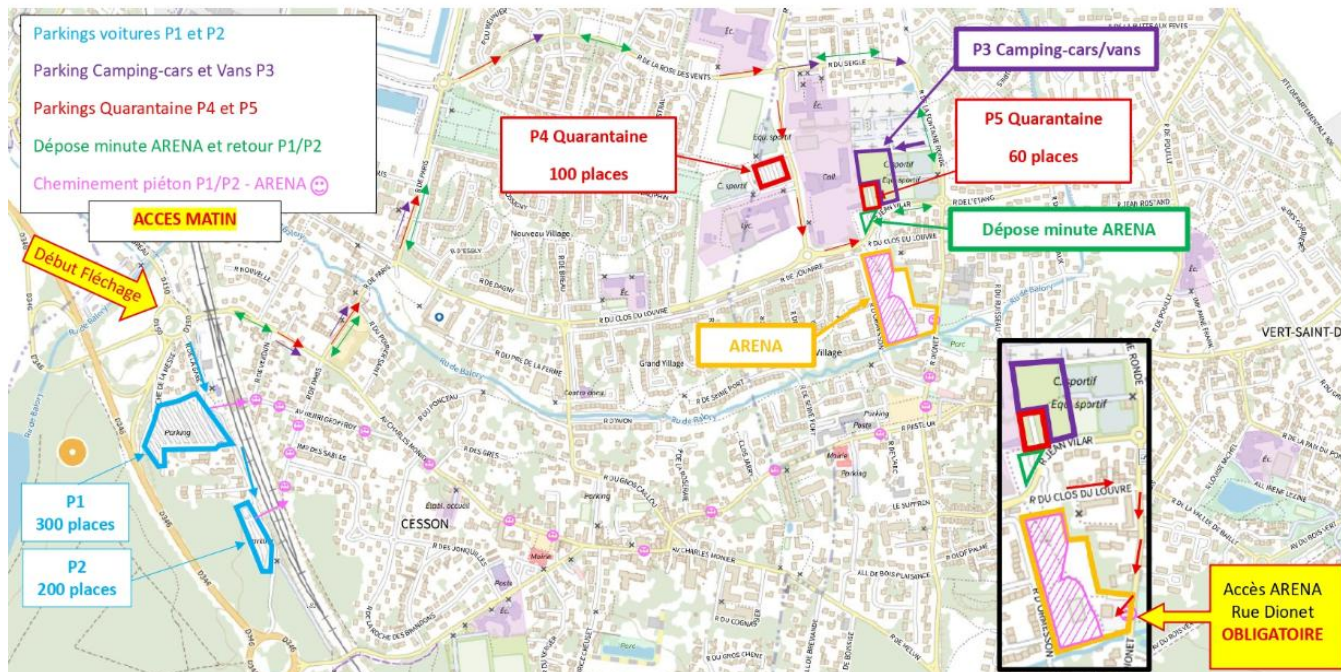
Exemple du CF Sprint 2024 :

-> *Idéalement indiquer la capacité de stationnement des parkings + distance entre parkings et accueil et/ou quarantaine*

-> *Intégrer si possible le lieu prévu pour l'atelier départ et l'itinéraire obligatoire pour s'y rendre + distance*

-> *Si parkings éloignés, demander qu'ils soient plutôt destinés aux coureurs Open et ceux qui n'ont pas de quarantaine*

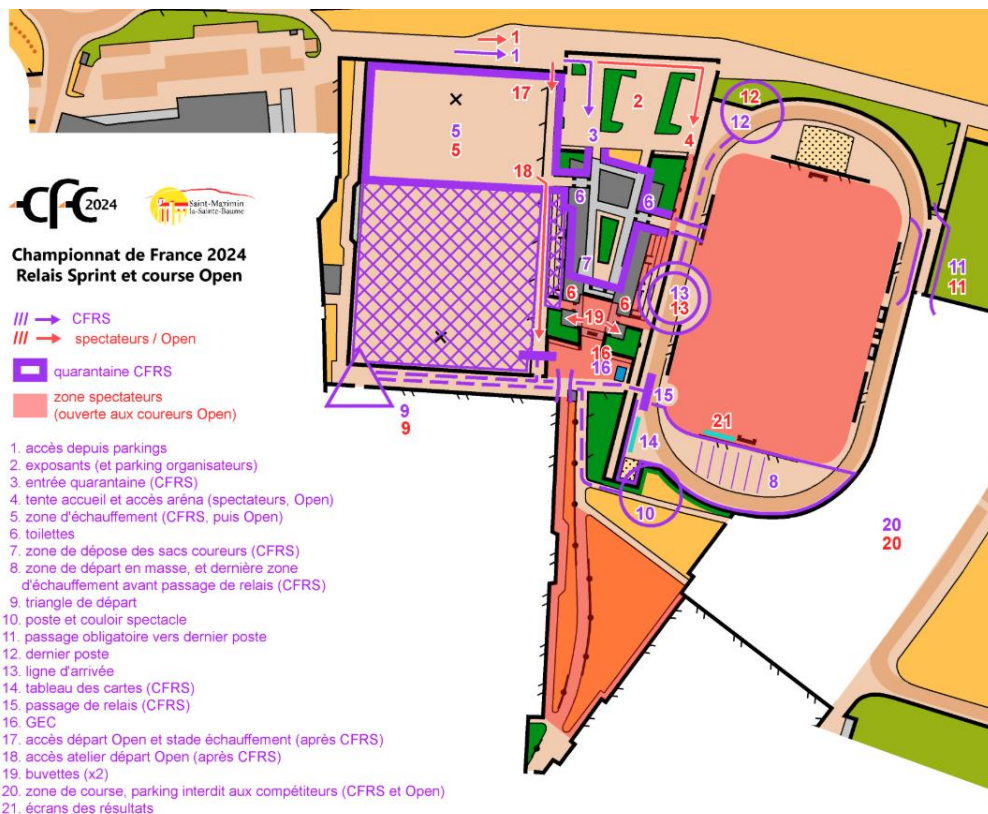
La traversée de Cesson et Vert-Saint-Denis est INTERDITE
Accès OBLIGATOIRE par l'ouest via le Rond-Point de la D346 / D150



Exemple du CF Sprint 2025

*Identification de parkings réservés « quarantaine »
 + cheminements obligatoires définis à la fois pour les véhicules et les piétons*

3 - Un plan détaillé de l'aréna/quarantaine (et zone de passage de relais pour le CF Relais-Sprint) pour pouvoir prendre la mesure l'espace général, de son utilisation et de la possibilité de gestion des flux de personnes :



Exemple du CF Relais-Sprint 2024 :

- > Permet d'avoir un aperçu (avant passage sur le terrain) de l'agencement des différents espaces
- > Quarantaine et zone d'échauffement
- > Des modalités de gestion des flux différenciée entre les coureurs du CF et les coureurs Open
- > Des espaces réservés aux spectateurs clairement définis

-> Les différents itinéraires obligatoires prévus pour la gestion des flux de personnes : ils pourront faire l'objet d'ajustements ultérieurement selon les contraintes rencontrées.

FICHE N°3 : LA CARTOGRAPHIE

A M-15, le contrat cartographique doit être signé. Les autorisations des propriétaires/gestionnaires des terrains doivent être en possession de l'organisateur. Le contrat doit prévoir :

- L'échéancier des travaux : Sachant que la **version définitive de la carte doit être disponible à M-6**, ultime délai
- La possibilité de mise à jour régulière et notamment après le passage du Contrôleur des Circuits (M-2)

L'organisateur doit mener un suivi précis de l'avancée des travaux cartographiques. Le Délégué est chargé de vérifier ce point de façon régulière. **L'organisateur doit également effectuer lui-même un premier contrôle cartographique** permettant notamment de vérifier la conformité avec [ISSprOM 2019-2](#).

Suite à ce premier niveau de contrôle, le Contrôleur des Circuits réalisera dans un premier temps, un contrôle cartographique « théorique », puis dans un second temps (après sa visite sur le terrain), un rapport précis et détaillé des modifications cartographiques à apporter.

Pour le contrôle cartographique, au-delà d'ISSprOM, des documents disponibles sur le site internet de la FFCO peuvent aider l'organisateur et le contrôleur :

- **Document** « [Check-list du traceur/contrôleur](#) »
- **Guide des « bonnes pratiques cartographiques de sprint »** -> **A CONSULTER IMPERATIVEMENT !**
- **Guide de traçage et de cartographie des structures urbaines complexes (multiniveau)** « [Recommandations pour la cartographie et le traçage](#) »
- [Spécifications IOF d'impression et composition des couleurs](#)

Le format sprint implique des exigences élevées pour l'athlète en termes de vitesse de course et de rapidité de prise de décision, basée sur la lecture de carte.

-> **La lisibilité de la carte et le niveau de généralisation qui en découle jouent donc un rôle crucial**

-> **Même si la qualité des documents cartographiques de base est excellente, le travail relatif à l'application au dessin est impératif, ce qui nécessite un travail minutieux (et souvent long).**

Éléments fondamentaux de généralisation/lisibilité pour une carte de sprint :

- **Généralisation sélective :**
 - Seuls les objets importants
 - Les objets uniques (par exemple, fontaines, statues), les passages et tous les obstacles sont cartographiés
 - Les objets de petite taille et fréquents ne sont pas cartographiés (poubelles, lampadaires, poteaux, bancs, autres petits mobiliers urbains, bannières publicitaires, petits arbustes)
 - Ne pas cartographier les cours privées (même avec portail ouvert), les limites entre les maisons et les clôtures/murs/haies à l'intérieur des jardins privés
 - Seules les grandes maisons, les grands points d'eau et les voies ferrées sont dessinés à l'intérieur des zones privées (zones interdites d'accès)
 - Limiter la cartographie des trottoirs uniquement utile à l'orientation et sur les axes à trafic dense
 - Les zones inaccessibles (bordées intégralement d'éléments infranchissables) doivent être passées en zones interdites d'accès (vert olive)
- **Généralisation graphique :**
 - Simplification : redressement des courbes, suppression des lignes irrégulières, simplification des formes
 - Décalage : les symboles ne se chevauchent pas, ne se touchent pas et sont suffisamment espacés
 - Agrandissement : pour une lisibilité optimale, notamment dans les passages entre éléments infranchissables
 - Pratiques établies : le niveau principal est cartographié (la base du bâtiment, la hauteur de la maison n'est pas déterminante), le niveau supérieur est détaillé, et le niveau inférieur est uniquement schématique
- **Lisibilité/application au dessin :**
 - Toujours utiliser les tailles de symboles adaptées à l'échelle de la carte
 - Respecter strictement les surfaces et longueurs minimales des symboles ainsi que les espaces minimums définis
 - Fournir un dessin cartographique clair et précis (par exemple, *application au dessin des éléments avec barbules ou points (clôtures/mûrs), des escaliers et de jonctions de chemins -> sommets de coin ou tiret*)

Lors de la finalisation de la carte, il est fortement recommandé de réaliser un test d'impression à l'échelle 1/4000 afin d'évaluer la lisibilité :

- Une attention particulière doit être portée aux zones les plus complexes (passages étroits notamment)
- Il est conseillé de les consulter avec un tiers (coureur d'élite, contrôleur, cartographe expérimenté) et le traceur.
- Il est important de garder à l'esprit que la carte doit contenir suffisamment d'informations pour le coureur en compétition tout en étant lisible à vitesse de course et dans différentes conditions météorologiques et de luminosité.

FICHE N°4 : ORGANIGRAMME ET PRINCIPAUX ATELIERS

1 - ORGANIGRAMME

L'organigramme « type » présenté en fiche 5 du cahier des charges des compétitions est basé pour une organisation mobilisant 60 bénévoles (hors assistance médicale) présents le jour de la course.

Même si des bénévoles peuvent participer à plusieurs ateliers selon le déroulé de la compétition (d'où une planification anticipée et une gestion rigoureuse du temps d'occupation de chacun en fonction des besoins des ateliers tout au long de l'organisation), l'organisation d'un championnat de France de Sprint ou de Relais-Sprint va requérir des besoins humains supplémentaires :

- Gestion de la quarantaine (pointage entrée/sortie, surveillance de l'étanchéité, gestion des sacs coureurs...)
- Gestion des parkings (souvent plusieurs zones de parkings sont nécessaires)
- Gestion des flux de personnes (notamment fléchage/rubalise des cheminements obligatoires entre parkings et accueil, accueil et quarantaine, accueil et départ, quarantaine et départ)
- Gestion différenciée entre les coureurs du championnat de France et les coureurs Open (+ de 1000 coureurs sur les circuits Open, non communication entre les coureurs du championnat de France et les coureurs open)
- Gestion de la sécurité (sécurisation des traversées de route, sécurisation d'autres zones potentiellement accidentogène, ...)
- Gestion de l'équité de la course (surveillance des postes, des zones interdites, des éléments infranchissables, des barrières artificielles, gestion des zones réservées aux spectateurs, gestion des imprévus...)
- Gestion des départs :
 - Pour les départs des courses de championnat de France, le règlement des compétitions s'applique
 - Pour les courses Open, prévoir un nombre important de bénévoles pour gérer les départs
- Gestion des arrivées :
 - Les intervalles de départ et les temps de course sont courts. Donc, l'engorgement à la GEC doit être évité, notamment par un nombre de bénévoles plus élevé que sur une course « forêt »
- **Pour le CF Relais-Sprint** : Gestion du départ en masse et de la zone de passage de relais
- **Pour le CF Sprint** :
 - En réalité, le CF Sprint consiste à organiser 2 courses la même journée. L'enchaînement entre les qualifications du matin (+ courses Open) et les finales de l'après-midi est très rapide, ce qui va nécessiter un quasi-dédoublage des équipes (notamment et surtout si la zone de course des finales nécessite des zones de départ et de quarantaine différentes).
 - Sur un CF Sprint, il semble donc au final qu'une centaine de bénévoles soit nécessaire pour un fonctionnement correct de l'organisation.

Bien entendu, la constitution de l'organigramme est étalée dans le temps. Néanmoins, en tant qu'expert (Délégué), les éléments listés ci-dessus doivent être pris en compte et discuté avec le directeur de course pour que la prise de conscience de ces besoins humains importants soit réelle et que des dispositions à ce sujet soient prises le plus en amont possible.

Une attention particulière doit être apportée sur la composition et les compétences des responsables (et autres bénévoles) des ateliers départ/zone de relais et arrivée/GEC, ateliers demandant expertise et rigueur dans son organisation et son fonctionnement le jour J.

De plus, à l'approche du jour J, **chaque bénévole mobilisé doit clairement connaître ses missions, son planning prévisionnel ainsi qu'être en capacité de pouvoir communiquer rapidement** avec les responsables d'ateliers qui le concerne, le directeur de course, les secours et les experts

-> Idéalement, une fiche individuelle doit être préparée en amont et diffusée à chaque bénévole.

-> De la même façon, **une fiche listant les différents contacts nécessaires (nom, prénom, fonction, n° de téléphone) et les bénévoles mobilisés doivent être communiquées aux différents experts selon leurs champs de compétences et d'intervention**

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPRINT 2025		
Nom Prénom du bénévole		
Quelques exemples :	- 6h00	LOG
	- 6h30	LOG
7h00 : Ouverture de l'accueil	- 7h00	Pose Qualif
	- 7h30	Pose Qualif
	- 8h00	Pose Qualif
	- 8h30	Pose Qualif
8h45 : Qualifications 18/20 et 21/35	- 9h00	Départ Qualif
	- 10h00	Départ Qualif
9h30 : Finales Jeunes 14 et 16	- 9h30	Départ Qualif
	- 10h30	Départ Qualif
10h30 : ser départ OPEN	- 10h30	Départ Qualif
	- 11h00	Départ Qualif
	- 11h30	Départ OPEN
	- 12h00	Départ OPEN
	- 12h30	Pose Finales
	- 12h30	Pose Finales
	- 13h00	Pose Finales
	- 13h00	Pose Finales
13h20 : Fermetures des circuits OPEN	- 13h30	Départ Finales
13h30 : Finales Veterans 40et +	- 14h00	Départ Finales
	- 14h30	Départ Finales
14h30 : Finales 18/20	- 14h30	Départ Finales
	- 15h00	Départ Finales
15h30 : Finales 21/35 WRE	- 15h30	Départ Finales
	- 15h00	Départ Finales
	- 15h30	Départ Finales
	- 16h00	Départ Finales
	- 16h30	Départ Finales
	- 17h00	Départ Finales
	- 17h00	LOG
	- 17h30	LOG
	- 18h00	LOG
18h00 : Podiums	- 18h30	LOG
	- 19h00	
	- 19h30	
	- 20h00	

Exemple du CF Sprint 2025 :

-> Exemple d'une fiche « planning » remise à un bénévole reprenant à la fois le déroulé prévu de la compétition et les tâches propres au bénévole concerné

-> Fiche à compléter par la liste de contacts :

- De l'organisation (ici, directeur de course, traceur, atelier départ, secours, responsable de la gestion de l'équipe de bénévoles si différent du directeur de course)
- Des experts (ici, DN, AN, CCN et DAR car bénévole concerné à un moment donné par les courses Open)

2 - ANIMATION DE COURSE ET CAS DE RETRANSMISSION TV

Afin de pouvoir préparer au mieux le déroulé de la compétition de jour J, il est nécessaire de prévoir le timing en lien avec l'animation en prenant en compte les éléments suivants, notamment pour le CF Sprint :

- Combien de coureurs en finale ? (inclus WRE)
- Quelle incidence sur les horaires de quarantaine et de départ ?
- Quelle incidence sur la fréquentation des postes et les risques de collision ?
- Arrivée des derniers finalistes en même temps ? En décalé ?
- Enchaînement Championnat de France / Courses Open ?

Egalement, l'animation au sens large (écran géant, commentateur, retransmission TV, tracking GPS) ne doit en aucun cas influencer sur le déroulement et l'équité de la course = Pas de communication d'information aux coureurs relatives au circuit notamment.

-> **Retransmission TV :**

Depuis quelques années, dans un objectif de visibilité et de communication, la FFCO a engagé un travail sur la possibilité de retransmettre à la télévision certaines compétitions nationales. Les CF de Sprint et de Relais-Sprint sont généralement concernés de par leur format « court » et plus adapté à une diffusion.

Néanmoins, une retransmission TV a des incidences non négligeables en termes d'organisation qui sont à anticiper et à préparer :

- Direct TV focalisé sur quelques catégories ciblées (seniors/juniors).
- Adaptations nécessaires :
 - Traçage : postes TV et radio essentiellement.
 - Aménagement atelier départ + aréna.
- Plusieurs bénévoles dédiés à cette tâche (avec prévision de camrunners).
- Nécessité de finaliser les parcours concernés au moins 6 semaines avant, pour préparation des visuels (présentation des circuits et choix d'itinéraires...).

En ce qui concerne l'arène :

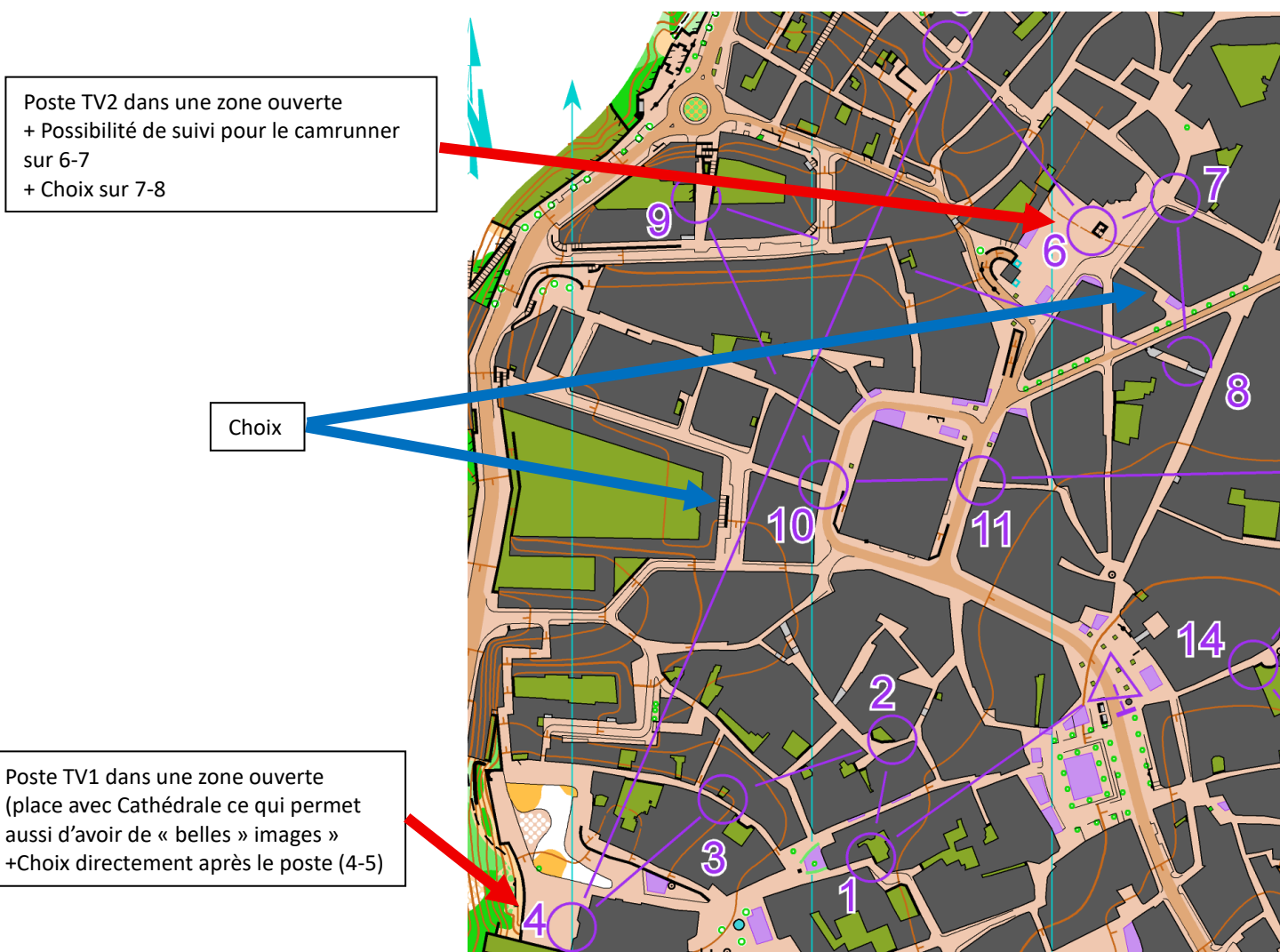
- Plateau TV avec vue sur l'arrivée :
 - Scène de 4x4m minimum avec tente Vitabri 3x3m.
 - Alimentation électrique à moins de 15m.
- Zone des récompenses (direct TV pour les catégories suivies) :
 - Podium proche du plateau TV.
 - De la place pour installer une bâche de 3x2m en fond.
- GEC : prévoir une place en plus pour la personne en charge de l'incrustation TV des chronos.
- Couloir d'arrivée spécifique aux catégories suivies, avec poste radio en amont.

En ce qui concerne l'atelier Départ :

- Couloir spécifique aux catégories suivies, avec oriflammes sponsors de chaque côté.
- Une personne en charge d'allumer et remettre les trackers GPS (prévoir une place abritée).

Définition des postes TV :

- 2 postes à prévoir, si possible après 1/3 et 2/3 de course.
- Communs et réservés aux catégories suivies.
- Couplés à un poste radio annonçant l'arrivée sur la caméra (à positionner 1'30 à 2' avant).
- S'assurer que tous les coureurs arrivent du même endroit, au besoin en ajoutant un poste juste avant si le radio ne suffit pas à forcer l'axe d'approche.
- Préférer les zones ouvertes et/ou suffisamment courantes pour permettre au cameraman de suivre le coureur (éventuellement jusqu'au poste suivant).



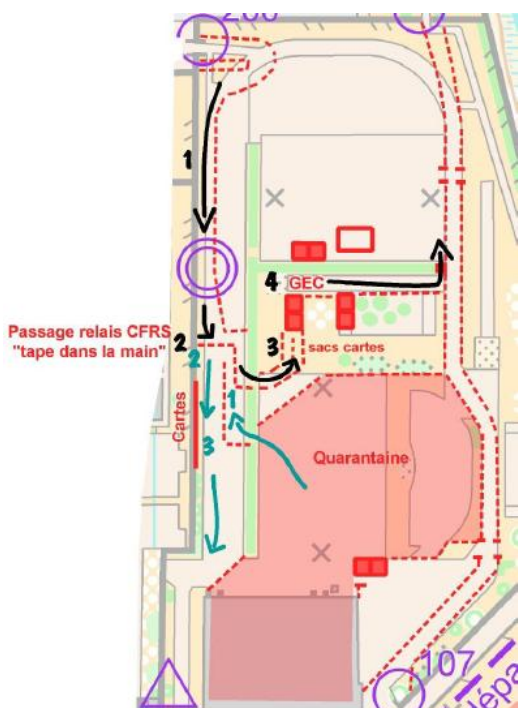
3 - DEPART ET ZONE DE PASSAGE DE RELAIS – POINTS DE VIGILANCE/CONSEILS

L'accès à la zone de départ doit se faire via un ou des itinéraires obligatoires (selon si quarantaine ou non).

Il est impératif de vérifier que l'espace d'implantation de l'atelier soit suffisamment vaste afin notamment d'éviter les phénomènes d'engorgement, et également de définir clairement les procédures de départ/appel

- **Cas du CF Relais-Sprint :**

- Prise en compte du départ en masse (60 équipes) en termes de largeur de la zone de départ et également en veillant à ce que l'accès au 1^{er} poste puisse se faire de façon sécurisée (bénévoles en surveillance, rubaliseage)
- Selon la configuration de l'aréna/quarantaine/zone de passage de relais, possibilité d'envisager le départ en masse à un endroit et la zone de passage de relais à un autre endroit
- Réflexion à avoir et définition des procédures de sortie de quarantaine, d'appel, cheminement quarantaine/appel
- Définition des modalités claires de passage de relais (cf. règlement des compétitions), bénévoles chargés d'aiguiller les coureurs arrivants et partants, anticiper le recours à l'utilisation de cartes de secours (bac prêt avec un bénévole chargé de cette tâche)
- Dans la mesure du possible, envisager une organisation faisant que les relayeurs en attente puissent voir l'emplacement de la carte qu'ils doivent prendre avant même de partir en course pour éviter toute confusion.
- Gestion des coureurs arrivés pour se rendre à la GEC/aréna (couloir dédié, bénévoles pour guider)

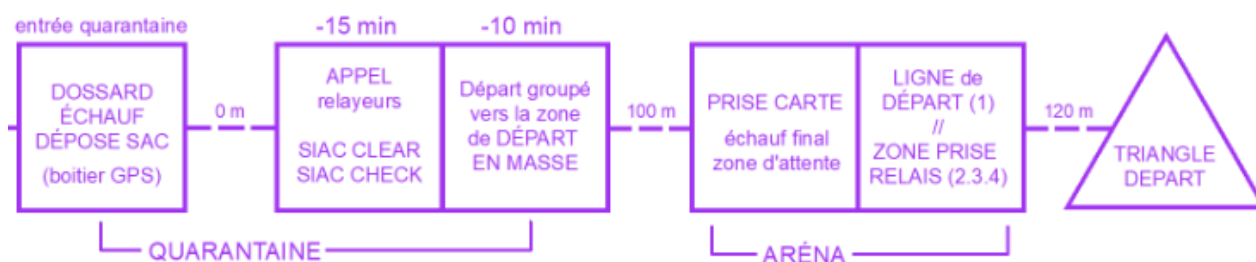


Exemple pour les modalités d'organisation de la zone de relais (CF Relais-Sprint 2023) :

- > Les tirets rouge représente la matérialisation des différents couloirs ou zones, avec des points de passages obligatoires
- > En noir, cheminement des relayeurs « arrivants »
- > En bleu, cheminement des relayeurs « partants »

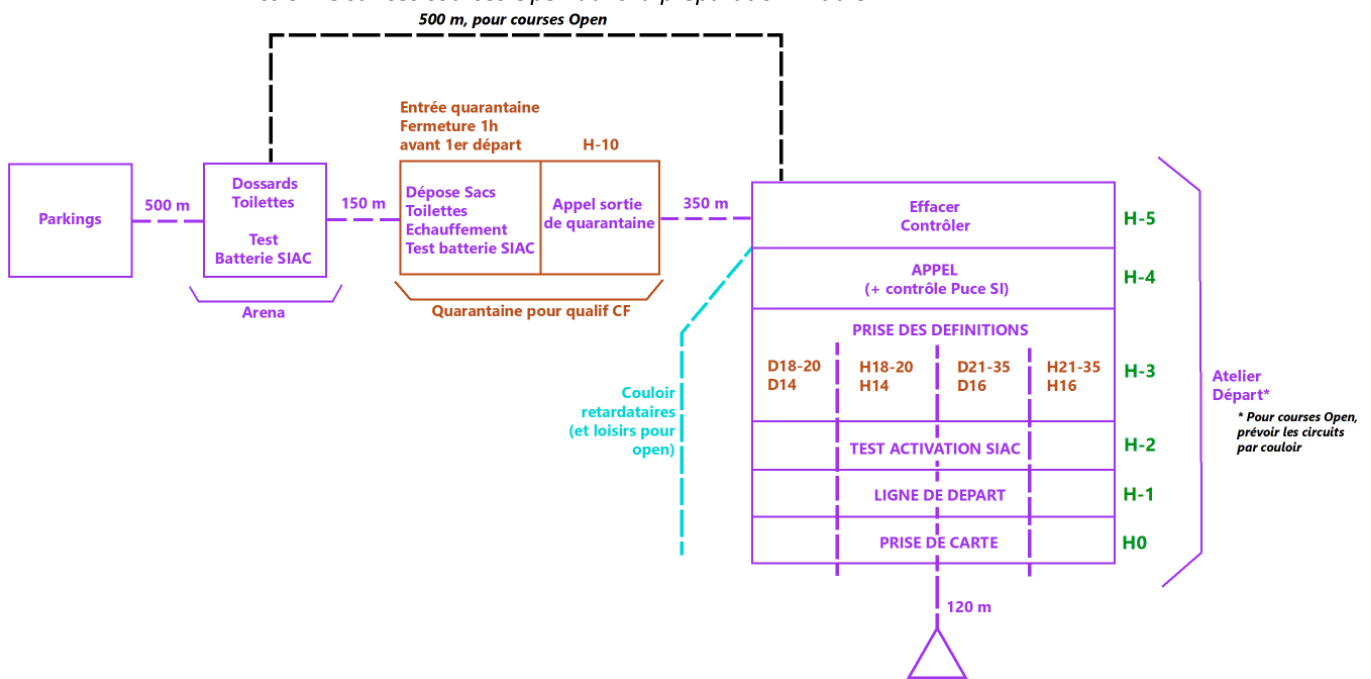
- Le relayeur arrivant poinçonne bien l'arrivée avant de passer le relais (conforme au règlement des compétitions)
- Des couloirs définis et distincts permettant de canaliser les flux entre les relayeurs partants et arrivants
- Zone d'attente des relayeurs avec cartes à prendre visibles

Exemple d'un schéma clair pour les modalités de départ et d'appel des relayeurs (CF Relais-Sprint 2024)



• **Cas du CF Sprint :**

- La programmation des départs est fixée par le règlement des compétitions qui prévoit pour les qualifications (matin), un départ à 4 simultanément. Cela nécessite donc un espace suffisant, avec des couloirs définis suffisamment larges ainsi qu'un nombre de bénévoles dédiés adapté.
- Pour les finales (après-midi) :
 - ✓ Il est nécessaire de décider bien en amont un nombre de départs possibles par minutes pour avoir un flux plus sécurisé et ce, quel que soit le nombre de coureurs (200, 500, 1000) avec forcément une incidence sur l'organisation de l'atelier départ (nombre/largeur des couloirs, gestion du flux de coureurs à H-3...)
 - ✓ Veiller à l'équité de la course, notamment sur les conséquences de départs trop tardifs : En octobre/novembre, la nuit tombe vite. Les derniers départs ne devraient pas avoir lieu après 16h30/16h40 pour des conditions de visibilité.
- En termes de sécurité des coureurs (collisions), un départ simultané supérieur à 4 coureurs par minute est à éviter.
- Également, la gestion des potentiels retardataires est à prévoir (un couloir spécifique et un bénévole dédié qui est au fait des procédures de gestion de ces cas -> voir responsable d'atelier)
- Au niveau sécuritaire et en prenant en compte les courses Open, éloigner le départ permet de tracer plus facilement dans un flux commun, sans boucles ou contresens qui augmenterait le risque de collisions -> plus la zone intéressante est grande, plus ce point est facile à mettre en œuvre
- Prise en compte des courses Open :
 - ✓ Ces courses se déroulent généralement entre la fin des qualifications du matin et les finales de l'après-midi
 - ✓ Prévoir un délai suffisant entre le dernier départ de la qualification et le premier départ de la course Open pour pouvoir organiser l'atelier de façon sereine (bacs de cartes, définitions de poste, affichages, etc...)
 - ✓ Importance de la qualité de la préparation de cet enchaînement en amont
 - ✓ Coordination nécessaire entre les experts nationaux chargés des courses du CF, l'organisateur et le DAR missionné sur ces courses Open dans la préparation initiale



Dans tous les cas :

- > Ménager un espace suffisant par couloir et entre les différents sas H-X (à matérialiser sur le terrain).
- > Veiller notamment à mettre à disposition un nombre suffisant de boîtiers Effacer, Contrôler et test SIAC et suffisamment éloignés du sas de départ pour éviter l'engorgement de la zone et la déconcentration des coureurs prêts à partir en course.
- > Pour le mode SI AIR+ :
 - Privilégier de mettre un boîtier Test Batterie SIAC sur l'arène et/ou en quarantaine plutôt qu'à l'atelier départ
 - Si des départs sont prévus au boîtier (cas des loisirs notamment), le boîtier Départ ne doit pas être en mode SI Air+ (poïçonnage au contact)
- > L'arbitre doit demander au responsable d'atelier de réaliser un test de la procédure de départ avant le lancement de course ainsi que de s'assurer que les procédures de gestion des retardataires sont maîtrisées (prévues dans le règlement des compétitions).

4 - ARRIVEE ET GEC – POINTS DE VIGILANCE ET CONSEILS

Rappels règlementaires :

- Prévoir un couloir d'arrivée suffisamment large, balisé et avec une ligne droite finale minimale de 20 mètres
- Mise en place d'un système de récupération des cartes
- Pour le CF Relais-Sprint : Prévoir un juge de ligne

Autres points d'attention :

- Itinéraire obligatoirement balisé entre arrivée et GEC, et ne passant pas dans la zone de course
- Veiller à ce que la zone d'arrivée et la GEC soient suffisamment éloignées pour éviter tout engorgement
- Dimensionner l'atelier GEC en fonction du nombre de coureurs prévus (notamment penser aux 1000 coureurs des courses Open) pour fluidifier au mieux les flux de coureurs
- Si mode SI AIR + : les boîtiers « arrivée » doivent être posés à une distance minimale de 1,50m entre eux pour éviter tout problème -> cf. **document relatif au fonctionnement du mode [SportIdent Air+](#)**

5 - SECURITE ET PREVENTION DES RISQUES D'ACCIDENTS

Dans la zone de course, malgré toutes les dispositions prises par l'organisateur, le risque zéro n'existe pas...

Du côté organisateur, il faut tout de même prévoir le scénario « du pire » du type accident grave d'un coureur ou d'un piéton (notamment dans les zones à risques)

Certes, un dispositif médical et/ou de secours doit être prévu conformément aux règles techniques et de sécurité et à la surveillance médicale des compétitions mais :

-> *Est-ce suffisant ?*

-> *Peut-on juste se contenter de se reposer sur le médecin et/ou les secouristes présents ?*

-> *Ne peut-on pas aller plus loin sur ce sujet ?*

Dans la mesure du possible, il est conseillé de :

- Prévoir des bénévoles/signaleurs diplômés a minima PSC1 (ou équivalent) dans les zones considérées comme potentiellement les plus accidentogènes.
- Prévoir un temps avec tous les bénévoles mobilisés (signaleurs ou non) sur les procédures et conduites à tenir en cas d'accident et notamment le tryptique :
 - « **Protéger** » = Eviter le sur-accident
 - « **Alerter** » = Avoir impérativement un moyen de communication avec soi et surtout qui appeler ?
 - « **Secourir** » = Ne pas hésiter à demander de l'aide autour de soi si nécessaire + suivre les consignes des secouristes + prévoir un orienteur chargé de guider rapidement les secouristes sur zone
- Faire un rappel aux coureurs (consignes de course) du règlement des compétitions = Obligation pour les coureurs de porter assistance à un coureur en détresse

FICHE N°5 : TRACAGE/CONTROLE - SECURITE/EQUITE ET LOGISTIQUE

En préambule, cette fiche n'a pas vocation à traiter les éléments fondamentaux du traçage en sprint (philosophie des formats de course, méthode fédérale, éléments règlementaires, etc...). Pour les questions générales de traçage/contrôle, il est très fortement recommandé au traceur et au contrôleur de reprendre le document « [Check-list du traceur/contrôleur](#) »
L'objectif ici de pouvoir faire un focus sur les points spécifiques du sprint en matière de sécurité et d'équité.

En sprint, les facteurs de risques sont multiples :

- Le trafic routier
- Les collisions entre coureurs
- La foule dans les zones piétonnes (spectateurs ou non)
- Les autres événements se déroulant dans la zone de course
- Les aléas et risques spécifiques au terrain

Même si des dispositions sur le plan logistiques/matériel peuvent être prises, les modalités de traçage sont ici essentielles. Une préparation/anticipation longtempo à l'avance est nécessaire car, le plus souvent, le traçage doit s'adapter aux contraintes d'organisation définies et aux moyens disponibles pour assurer avant toute chose la sécurité.

1 - RISQUES INHERENTS AU TRAFIC ROUTIER

-> **Penser à l'adéquation entre moyens disponibles et traçage**

- Anticiper le nombre de signaleurs nécessaire pour sécuriser ces zones à risques
- Idéalement, 1 signaleur par sens de circulation (donc 2 signaleurs pour une traversée de route à double sens)
- Prévoir une signalétique pour les véhicules bien en amont de la traversée de route pour informer et inviter à ralentir (du type « *attention course en cours* »)
- Prévoir la sécurité des signaleurs ! (Chasubles jaunes, plots/drapeaux, signalétique, sifflets, etc.)
= *Tout moyen pour qu'ils soient vus (par les véhicules/coureurs) et entendus (vélos, trottinettes) de loin*
- Faire en sorte que l'approche de la traversée de route soit être clairement identifiable par les coureurs
= *Barrières Vauban et/ou plots + rubalissage pour « guider » le coureur au point de traversée de route*
= *Pour le rubalissage : Rubalise utilisée différente de celle concernant les zones interdites (+ infos/photos dans les infos de course)*



Exemple du CF Sprint 2025 :

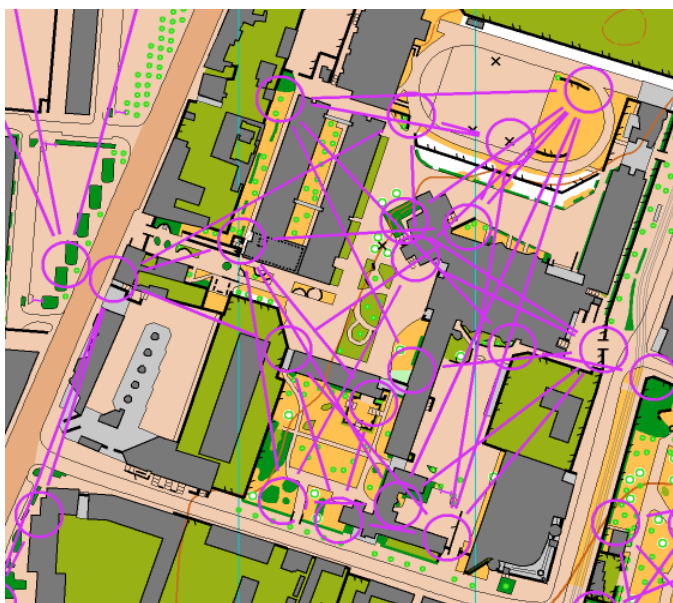
Dès les premières versions des tracés, les besoins humains sont identifiés !
Même si les postes pourront être modifiés ultérieurement (c'est le cas ici), les axes de traçage sont déjà définis et si adaptation il doit y avoir, elles seront certainement mineures

Sur ce type de carte, peut également être ajouté les zones à rubaliser ou à sécuriser autrement (barrières Vauban...)



-> **Rechercher des points de traversées « sécurisés » ou « sécurisables » :**

- Privilégier les passages en souterrain/aérien -> à préciser dans les consignes de course si complexe
- Privilégier les traversées de routes où la circulation routière est à sens unique
- Privilégier les passages piétons avec visibilité lointaine pour les véhicules qui arrivent et/ou avec dos d'âne forçant à ralentir
- Eviter les traversées au niveau des ronds-points
- Eviter d'avoir une traversée de route empruntée par les coureurs dans les 2 sens pour faciliter la sécurisation par les signaleurs
- Placer un poste (ou un itinéraire obligatoire) avant la traversée de route pour être certain que les coureurs ne soient pas tentés de traverser ailleurs
- Faire en sorte que l'arrivée sur la traversée de route soit dans le même axe pour tous les circuits pour une meilleure gestion des flux



Exemple du CF Sprint 2022 :

Poste avant la traversée de route, mais franchissement en aller-retour avec SI Air+

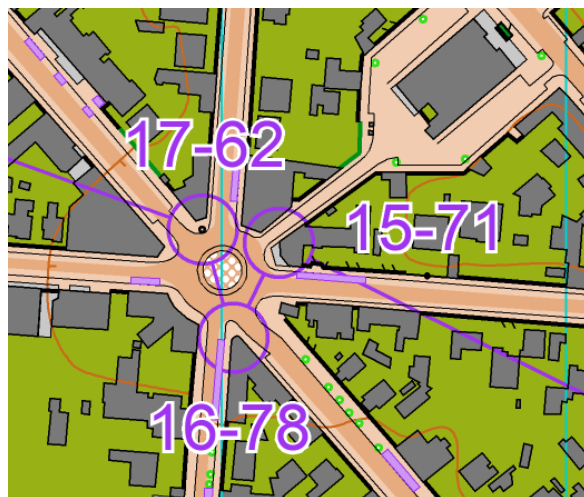
-> Gestion des flux routiers complexifiée + risque de collision entre coureurs



Exemple du CF Sprint 2025 :

Traversée sécurisée via un passage souterrain obligatoire

-> Peut faire l'objet d'une information dans les consignes de course si empruntée par des circuits DH12/14 notamment



Exemple du CF Relais-Sprint 2025 :

Grappe de 3 postes dans un rond-point avec 7 routes convergentes dont 6 « à fort trafic »

-> Aucun passage obligatoire

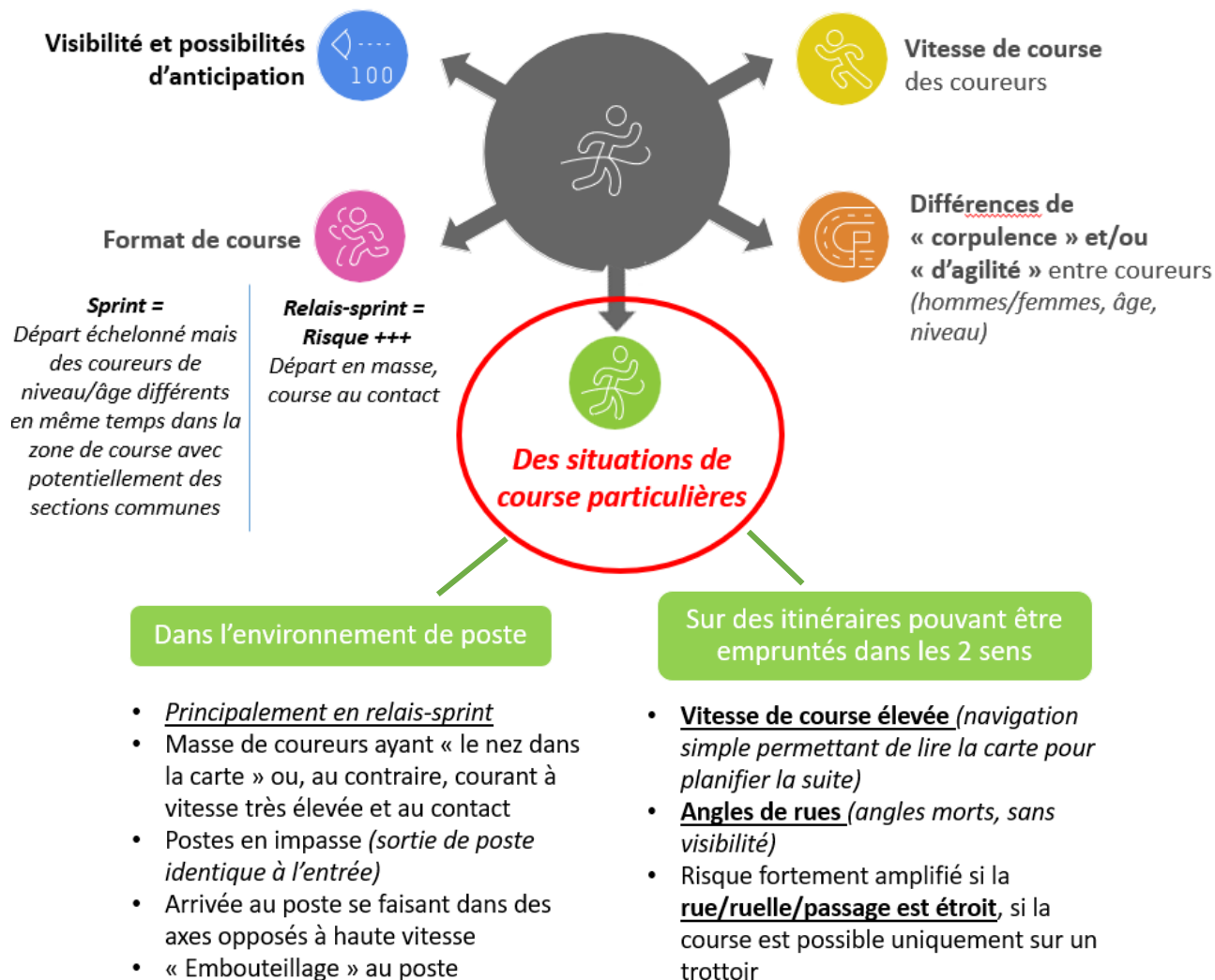
-> Gestion du trafic par les signaleurs très complexe (impossible ?)

-> Risque sécuritaire très élevé et à éliminer



2 - RISQUES INHERENTS AUX COLLISIONS ENTRE COUREURS

-> **Plusieurs facteurs de risques en prendre en compte pour le traçage, complexes à éliminer sur la totalité de la course, mais à limiter**



-> **Identifier tous les lieux où de potentielles collisions peuvent avoir lieu en prenant en compte la combinaison de 3 facteurs**
= Vitesse de course élevée + Largeur de la voie empruntée + Angle de course (angle morts/manque de visibilité)

-> **Réaliser impérativement plusieurs visites sur le terrain et faire des tests coureurs :**

- Les tests coureurs sont nécessaires pour définir la RK terrain mais pas uniquement ! Ils sont utilisés également sur les aspects sécuritaires

-> **Supprimer/modifier les postes et cheminements jugés trop dangereux :**

- **Postes en impasse** si l'axe d'entrée/sortie est très étroit, notamment pour le relais-sprint
- **Postes dans un angle** (ou à proximité) avec une entrée/sortie par le même axe (angle mort)
- **Traversées de route** dans les 2 sens, surtout si la largeur laissée n'est que celle d'un simple passage piéton
- **En Relais-Sprint : Postes en impasse ou avec approche possible dans des directions opposées sur les premiers postes** à proscrire impérativement
- Nécessité d'avoir une vision globale du traçage (prise en compte de tous les circuits)



Exemple du CF Sprint 2022 :

Une zone restreinte très exploitée avec :

- Des circuits qui ne tournent pas tous dans le même sens
- Certains postes en impasses étroites
- Des éléments infranchissables nombreux canalisant les flux de coureurs sur des passages étroits pouvant être pris dans les 2 sens (portails, canopées)

-> La zone est certes intéressante à exploiter pour le traçage mais beaucoup de facteurs de risques cumulés
-> Nécessité d'avoir une vision « globale » du traçage (prise en compte de tous les circuits et des flux que cela peut engendrer)



Exemple du CF Sprint 2023 :

Itinéraire passant par le triangle de départ

-> Pas réglementairement interdit mais des risques de collision entre coureurs dans cette zone.

-> Choisir des itinéraires sûrs dans l'élaboration des parcours...

- Gestion des flux = Faire en sorte que les coureurs arrivés ne repassent pas dans la zone de course (notamment pour rejoindre les parkings)
- Vérification de la fréquentation des postes pour éviter un phénomène d'embouteillage = *Dédoubler si nécessaire*
- Vérification des tronçons empruntés dans les 2 sens :
 - A mettre notamment en relation avec la programmation des départs dans le cas où des tronçons peuvent être empruntés dans les 2 sens
 - Attention de ne pas se fier uniquement aux statistiques des contrôles sur OCAD...Prendre en considération tous les choix d'itinéraires possibles
- **Sur les Sprints individuels**, surtout si beaucoup de monde est attendu :
 - Eloigner le départ permet de tracer plus facilement dans un flux commun, sans boucles ou contresens qui augmenterait le risque de collisions.
 - Plus la zone intéressante est grande, plus ce point est facile à mettre en œuvre
- **Sur les Relais Sprint (ou les KO Sprint) :**
 - Tracer le plus possible sans que les circuits ne croisent, avec une arena centrale en cas de passage spectacle.
 - Réduire au maximum les emplacements de postes dans les impasses.
 - Réduire autant que possible les entrées-sorties.

-> ...**Tout en conservant la philosophie du format sprint :**

- Rappel des caractéristiques du sprint = Poser des problèmes aux coureurs en sortie de poste, sur la planification et sur la navigation -> *L'enjeu n'est pas la découverte des postes (postes « faciles »)*
- Poste en impasse proposé possible (intérêt pour mettre en difficulté le coureur sur sa sortie de poste / décalage optique faisant que le choix d'itinéraire est moins évident) :
 - *Uniquement si l'espace est suffisamment vaste pour que le coureur puisse faire un « demi-tour » plutôt qu'un « aller-retour »*
 - *Dans les zones à risques, ajouter 1 ou 2 postes pour faire ralentir les coureurs (navigation fine) + veiller à l'emplacement des postes (bonne visibilité dans l'approche)*
 - *Utiliser le module d'analyse des itinéraires d'OCAD pour avoir une vision « théorique » des choix d'itinéraires possibles en identifiant notamment dans un premier temps les potentiels angles de course pouvant poser problème*
 - *Ce travail « théorique » permet de dégrossir le travail **mais ne remplacera en aucun cas les déplacements et tests sur le terrain.***

-> **Penser à l'adéquation entre moyens disponibles et traçage**

Dans les zones avec une fréquentation élevée de coureurs + vitesse de course élevée + angles de course empêchant une bonne visibilité (angles morts) + navigation et/ou approche de poste complexe (« nez dans la carte ») :

- Possibilité de positionner un bénévole pour avertir les coureurs (coups de sifflet par exemple pour prévenir)
- Possibilité de mettre des cônes au sol pour matérialiser un passage / « couloir » pour tenter de réguler le flux des coureurs, notamment dans les angles (+ infos dans consignes de course)

3 - RISQUES INHERENTS A LA FOULE PRESENTE DANS LA ZONE DE COURSE

Contrairement au trafic routier et au risque de collision entre coureurs, **la régulation est plus complexe car le danger est double :**

- Risque pour les coureurs
- Risque pour les piétons/cyclistes/trottinettes...

La gestion des risques liés à la foule va combiner à la fois ce que l'on peut rencontrer avec le trafic routier (régulation des flux) et les risques de collision (ici entre coureurs et piétons).

-> **Penser à l'adéquation entre moyens disponibles et traçage**

- Possibilité de positionner un bénévole pour avertir les coureurs et les piétons (**coups de sifflet par exemple pour prévenir**), notamment dans le cas des angles morts
- Possibilité de mettre des cônes au sol pour **matérialiser un passage / « couloir »** pour tenter de réguler le flux des coureurs, notamment dans les angles (+ infos dans consignes de course)
- Possibilité également, dans les voies étroites et escaliers, d'établir un **corridor pour canaliser les flux de coureurs d'un côté** et les flux des piétons de l'autre (avec un bénévole pour réguler si nécessaire).

-> **Nécessité de déplacements réguliers et de tests terrain**

-> **Rôle important des poseurs/ouvriers**

4 - RISQUES INHERENTS AUX AUTRES MANIFESTATIONS SE DEROULANT DANS LA ZONE DE COURSE

Ces manifestations ont clairement un impact sur le trafic routier, la densité de la foule et les risques de collision en tout genre.

-> **Nécessité de déplacements réguliers et de tests terrain**

-> **Rôle important des poseurs/ouvriers**

-> **Coordination nécessaire avec le directeur de course pour avoir une petite équipe de bénévoles « volants » à déployer sur le terrain si nécessaire pour gérer des potentielles situations de conflits avec les autres usagers (riverains, piétons, cyclistes, automobilistes, commerçants mécontents)**



5 - RISQUES INHERENTS AU ALEAS/RISQUES DU TERRAIN :

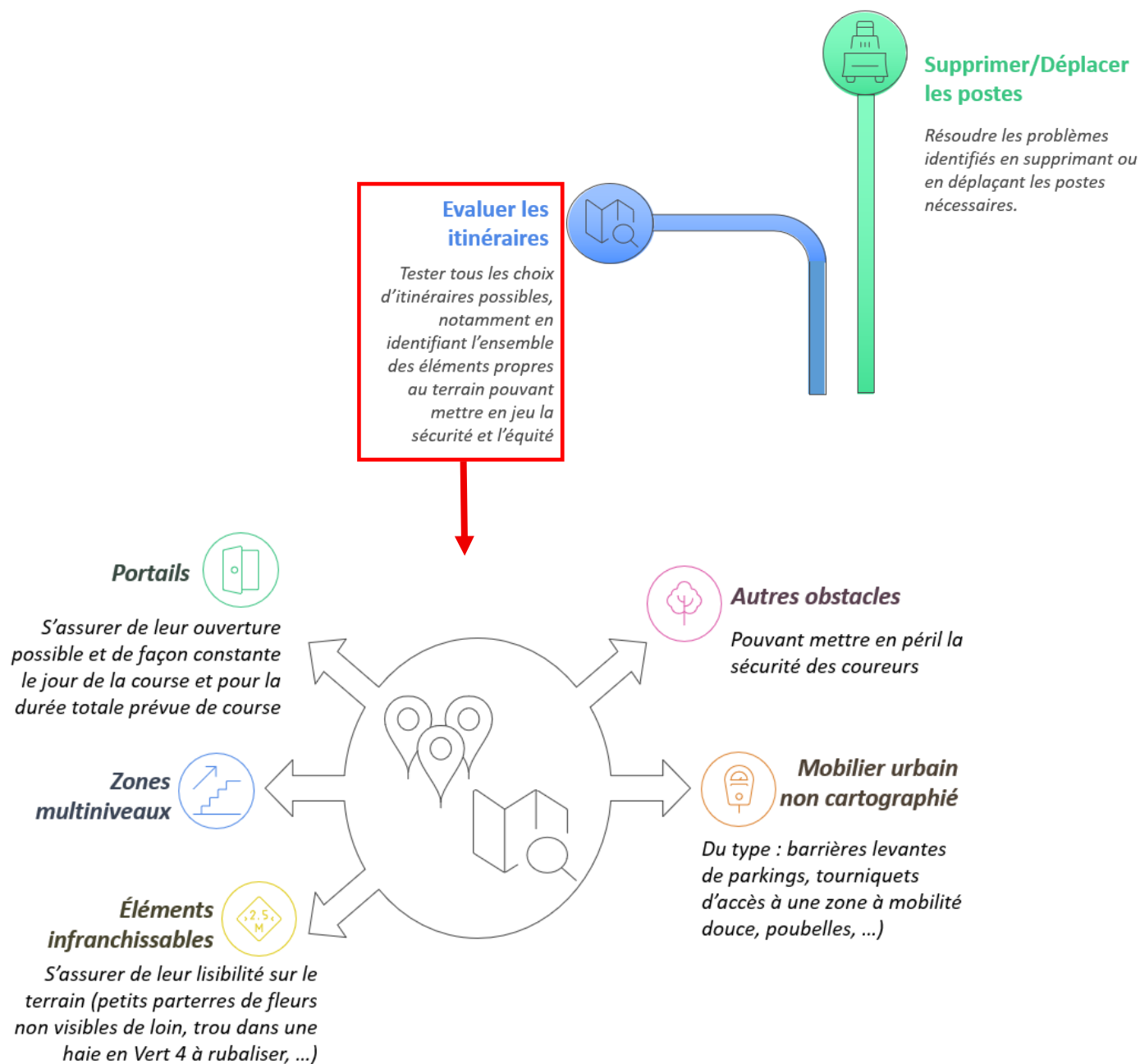
Sur les points précédents, nous étions concentrés sur les interactions entre les coureurs et un contexte général dans lequel ils vont évoluer avec toutes les conséquences sécuritaires qui en découlent.

Néanmoins, pour les coureurs, l'appréhension et la compréhension du terrain en amont et pendant la course sont fondamentales pour :

- *Ne pas se mettre en danger eux-mêmes, sans intervention directe de facteurs extérieurs*
- *Des questions d'équité de course*

On peut parler certes des aléas/risques du terrain à supprimer ou à fortement limiter mais cela est majoritairement lié à la qualité cartographique (cf. fiche 3)

Ici, c'est bien le binôme traceur/contrôleur qui est en première ligne.



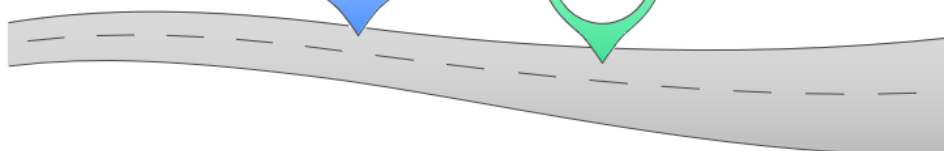
Aspects sécuritaires

Eléments pouvant mettre en jeu l'intégrité physique des coureurs



Éléments pouvant poser des problèmes d'équité de la course

Avec des conséquences possibles en matière d'arbitrage



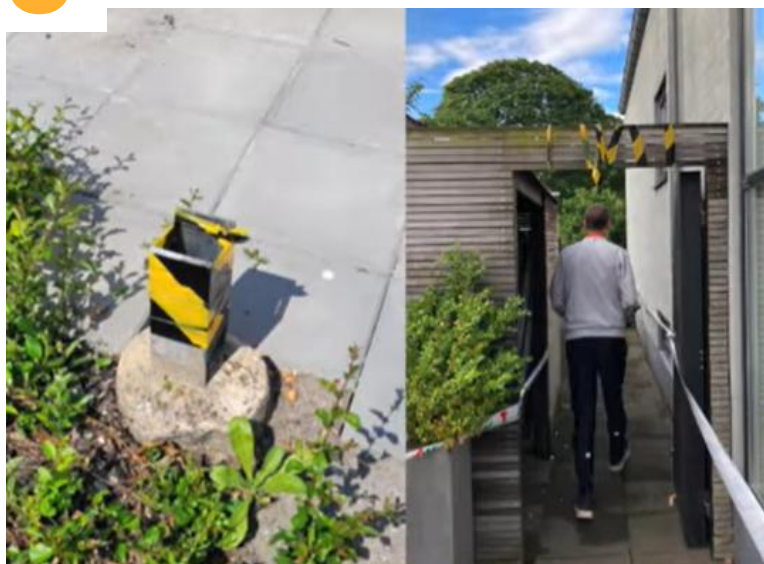
-> Un terrain de jeu « changeant » (aménagement urbains...)

-> Sécurité/Équité ne sont pas opposés... Très souvent les 2 dimensions se rejoignent !

-> Aspects sécuritaires = Matérialisation des dangers sur le terrain :

- Le rubalysage sur le terrain = 2 types de rubalysage bien distincts à utiliser selon les cas :
 - 1 type de rubalise réservé à la matérialisation des éléments infranchissables (zone en violette / vert olive / V4)
 - 1 type de rubalise réservé à la matérialisation des éléments pouvant présenter un danger pour les coureurs (branches d'arbres à hauteur de tête, passages couverts exigus ou très bas, ...)

= Photos et précisions impératives dans les consignes de course

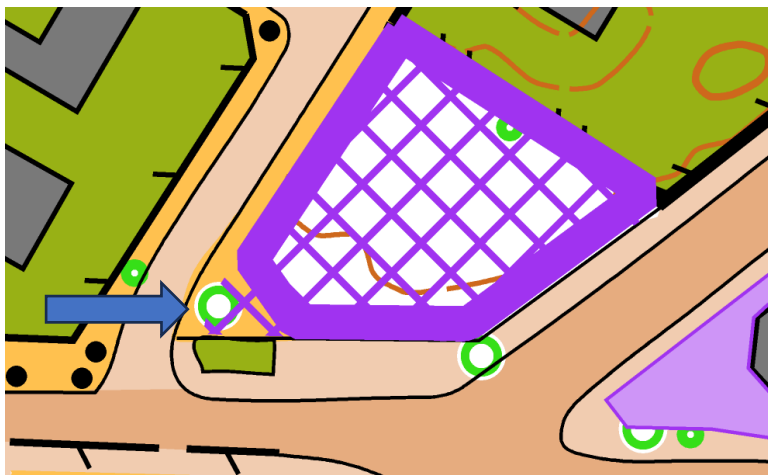


- Possibilité également de renforcer l'information sur le terrain par de l'affichage (type « Danger » ou « Attention », ...)
- Si le risque provient de la nature du sol (racines, trous...), possibilité de poser des cônes pour matérialiser la zone (et donc faire en sorte que les coureurs ne passent pas dedans)



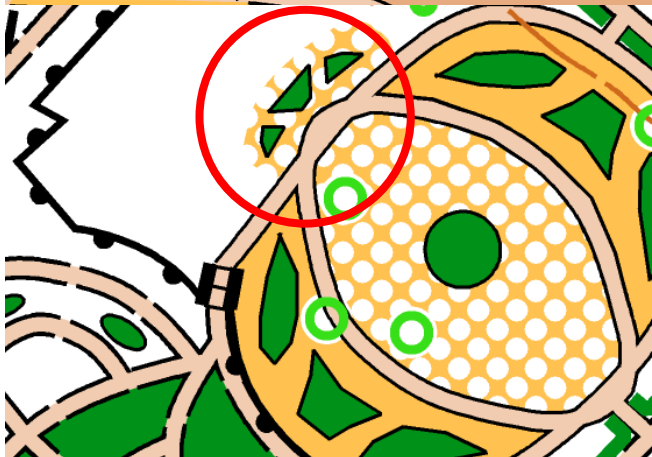
-> Aspects « Equité » = Matérialisation des dangers sur le terrain :

- Matérialisation sur le terrain des zones interdites à franchir + consignes de course avec photos (Vert 4 et Vert Olive)
- Les zones interdites/infranchissables potentiellement franchissables doivent être surveillées, sinon évitées.
- Nécessité absolue d'une reconnaissance la veille avec poseurs/ouvriers



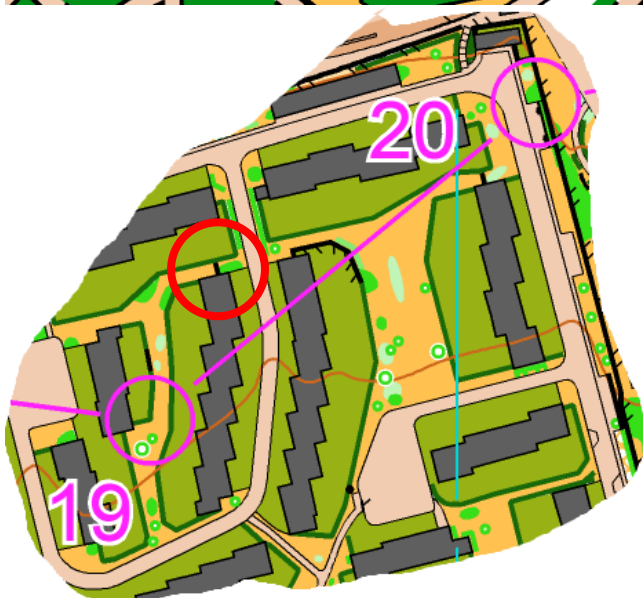
Exemple du CF Sprint 2023 :

Zone rubalisée sur le terrain, mais passage possible entre rubalise et vert olive le jour de la course (pas de contrôleur sur place)



Exemple du CF Sprint 2024 :

3 petites surfaces de Vert 4, en réalité des zones réservées à des parterres de fleurs
-> Pas visible de loin à vitesse de course pour les coureurs + feuilles au sol tombées des arbres cachant ces parterres



Exemple du CF Sprint 2025 :

Malgré toutes les dispositions prises pour anticiper et préparer au mieux, les aléas de dernière minute sont toujours possibles et difficilement résolubles !!!
-> Portail fermé sur toutes les visites terrain effectuées
-> Vérification du contrôleur la veille effectuée
-> Le jour J...portail ouvert !



FICHE N°6 : TRACAGE/CONTROLE - PREBALISAGE – POSE ET OUVERTURE

En préambule, cette fiche n'a pas vocation à traiter les éléments fondamentaux du traçage en sprint (philosophie des formats de course, méthode fédérale, éléments réglementaires, etc..).

L'objectif ici de pouvoir faire un focus sur les points spécifiques du sprint en matière de prébalisage et de pose/ouverture.

1 - PRECAUTIONS A PRENDRE SUR LES DEPLACEMENTS EN ZONE DE COURSE

Tout au long du processus d'élaboration des parcours, un certain nombre de personnes vont se déplacer dans la zone de course. C'est notamment le cas du traceur, du contrôleur, des personnes qui vont faire des tests terrain (établissement de la RK, tests de choix d'itinéraires...), des poseurs, etc...

A ce titre, **le contrôleur se doit de mettre en garde le traceur et le directeur de course** à ce sujet et sur les potentielles tricheries possibles via les traces GPS enregistrées dans les montres des personnes concernées :

- Problème de synchronisation automatique des données d'entraînements sur Strava (ou autre application).
- 90% des utilisateurs de Livelox ont la synchronisation automatique activée avec leur montre et cela même si l'activité est en mode « privé » (Livelox « aspire » tout de même les données et les conserve pendant plusieurs années...). Cela implique que n'importe qui (potentiellement des coureurs) sur Livelox peut créer un évènement fictif en récupérant la carte de la zone de course publiée sur le site de l'organisateur (en la géoréférençant) pour voir toutes les traces GPS des personnes s'étant déplacées sur la zone de course !

-> **CONSIGNES A PASSER :**

- **Ne pas mettre en public sur Strava (ou autre application) les données relatives à tout déplacement réalisé sur la zone de course**
- **Pour ceux qui ont un compte Livelox, couper la synchronisation automatique avec leur montre qui est par défaut activée.**

2 - PREBALISAGE (ET CONTROLE) EN SPRINT

En milieu urbain, il est complexe de pouvoir prébaliser de façon identique à la forêt. La matérialisation sur le terrain est impossible ou, dans tous les cas, compliquée.

Des solutions peuvent exister (peinture biodégradable, utilisation de serre-fils de couleur, etc...) mais ne sont pas forcément les plus efficaces.

Par conséquent, le moyen le plus efficace (et simple) est de passer par des photos

-> Photos avec poste posé comme souhaité (prise de vue suffisamment large pour voir l'environnement du poste, piquet ou tréteau)

-> Indication pour pose sur la photo :

- *N° du poste*
- *Piquet ou tréteau ?*
- *Dédoublement prévu ?*
- *Sécurisation du poste = Cadenas ? Bénévole en surveillance ? -> A voir sur le terrain les possibilités !*



Exemple :

N° de poste : 104

T = Tréteau

1B = 1 bénévole en surveillance

**Utiliser d'autres codes pour cadenas (C), piquet (P)...*

Lors du contrôle des prébalisages, au-delà des vérifications habituelles (justesse des emplacements, définitions de poste, qualité cartographique, etc...), il est fondamental en sprint de :

- Vérifier l'ensemble des choix d'itinéraire possibles, notamment avec un œil sur les aspects sécuritaires (angles morts, largeur des voies, postes en impasse, etc...)
- Vérifier les possibilités de sécurisation effective des postes
- Vérifier les éléments cartographiés comme « infranchissables » sur les itinéraires et les secteurs de poste. Si des possibilités de franchissements sont possibles, demander obligatoirement une matérialisation sur le terrain, voire une surveillance effective et constante sur la totalité de la course.
- Porter une attention particulière sur le petit mobilier urbain non cartographié mais qui peut avoir des incidences sur le déroulement de la course (exemple : barrières levantes de parking, barrières d'accès à des voies douces, rochers sur les trottoirs mis pour empêcher les stationnements ...). Si c'est le cas, demander à matérialiser sur le terrain et/ou positionner un bénévole sur ces points + à mettre dans consignes de course.

3 - POSE/OUVERTURE EN SPRINT

En sprint, la pose/ouverture est réalisée dans un délai très contraint, ce qui nécessite une préparation minutieuse en amont du jour J de par les aspects logistiques qui peuvent être lourds. L'idée étant que la journée étant déjà suffisamment chargée, il faut éviter au maximum de laisser la place à de l'incertitude de dernière minute.

L'équipe de pose doit être suffisamment nombreuse et expérimentée.

Idéalement, avoir dans l'organigramme un petit pool de bénévoles « volants » pour venir aider si nécessaire (par exemple : surveillance de poste, gestion de riverains mécontents...).

Bien entendu, ce chapitre ne revient pas directement sur la nécessité d'une pose et d'une ouverture « croisée » (les poseurs pose un secteur et, ensuite, vont ouvrir le secteur d'un autre poseur).

-> Préparation du plan de pose :

- Le traceur doit réaliser en amont son plan de pose, préparer les cartes et la liste des photos du prébalisage :
 - Boitiers (avec n°) + Toiles + Tréteaux et/ou Piquets selon les configurations + Cadenas + Zones à rubaliser
 - Faire attention si postes dédoublés !
 - Matérialisation sur le terrain des zones « litigieuses » : Quel type de rubalise (différent si zone interdite ou zone dangereuse) ? Combien de mètres linéaires nécessaires au total et par zone de pose ?
 - Identifier sur les cartes de pose les points nécessitant potentiellement une vigilance accrue au moment de la pose (portails fermés/ouverts, zones de travaux, ...)
- Directement en lien avec ce travail, il doit également préparer une fiche par poseur faisant état du matériel nécessaire et prévoyant toutes les « configurations » possibles des postes :
 - Boitiers (avec n°) + Toiles + Tréteaux et/ou Piquets selon les configurations + Cadenas
 - Faire attention si postes dédoublés !
 - Potentiellement, prévoir des étiquettes/autocollants à mettre sur les tréteaux ou cadenas par exemple indiquant « Course en cours, ne pas déplacer + n° de téléphone du traceur ou directeur de course).
 - Prévoir également rubalise et marqueurs
- L'intégralité du matériel nécessaire est vérifiée au plus tard la veille : matériel en bon état et s'assurer de sa disponibilité effective le jour J, à l'heure de RDV fixée
 - Idéalement, le matériel est déjà « pré-dispatché » pour chaque poseur avec leur fiche individuelle pour les dernières vérifications le jour J
- Les poseurs sont réunis la veille du jour de course pour réaliser un passage sur le terrain en groupe complet ayant pour but de minimiser le risque de surprises de dernière minute

-> **Pose/Ouverture le jour J (conseils) :**

- Pour rappel, la pose/ouverture se fait impérativement sous le contrôle du contrôleur (lecture des pouces)
- Pose = Le principe général est d'écarter le poste de l'élément, le coureur doit pouvoir faire le tour du poste. Néanmoins :
 - *Pas toujours évident avec la sécurisation (câble, cadenas)*
 - *Si câble présent = Danger potentiel pour le coureur ! Donc, dans ce cas, il est préférable de « coller » le poste à l'élément pour éviter d'inciter le coureur à passer à pleine vitesse du côté du câble*
- Mode SI Air + :
 - *Reprendre les éléments et conseils du document relatif au fonctionnement du mode **SportIdent Air+** (écartement de 1,5m minimum si poste dédoublé, modalité d'ouverture des boîtiers : pour le poseur, poinçonnage au contact + vérification en Air+ / pour l'ouvreur : simple vérification en Air+).*
 - *Vigilance sur l'écartement des postes situés au niveau d'éléments infranchissables (ne pas avoir la possibilité de poinçonner en étant « du mauvais côté » de l'élément)*
-> *Attention dans les labyrinthes artificiels notamment -> Prévoir des bénévoles pour contrôler si nécessaire*

-> **Les poseurs/ouvreurs sont les « dernières sécurités » :**

- Consignes du traceur à son équipe d'avoir un œil sur le degré de fréquentation des piétons/voitures dans la zone de course
- Si nécessaire, anticipation et adaptation (mettre en place des plots/de la rubalise pour sécuriser certains passages « à la dernière minute »)
- Possibilité de décaler les départs si événements de dernière minute imprévisibles à l'avance (mariages, enterrements, etc.)

FICHE N°7 : CONSIGNES TECHNIQUES DE COURSE

En préambule, même si au niveau logistiques, organisationnels et techniques, l'organisateur a pris des dispositions, il n'é reste pas moins que les principaux acteurs de la compétition restent les coureurs.

A ce titre, de par le contexte de pratique urbaine et des enjeux de sécurité/équité mis en jeu, les consignes techniques de course sont un élément fondamental en termes de prévention.

Par conséquent, il est nécessaire de considérer qu'il n'y a pas « un culte du secret » à entretenir. Tous les coureurs doivent connaître précisément :

- L'organisation générale de la compétition proposée dans son intégralité dans un but d'équité et de préparation (c'est-à-dire ce qui est mis en place avant/pendant/après la course)
- Les potentiels risques auxquels ils vont être exposés et les moyens mis en œuvre par l'organisation pour les limiter

Ces consignes techniques de course sont élaborées par le traceur à M-2 en lien avec le contrôleur. Elles font l'objet d'une discussion/validation de la part de l'organisateur (traceur et directeur de course) et des experts (Délégué, Arbitre et Contrôleur).

1 - EN TERMES DE COMMUNICATION

L'objectif en termes de communication est à la fois d'être exhaustif sur les différentes consignes mais également (et surtout) d'éviter une dilution des informations pouvant apporter doutes ou incohérences :

- Faire en sorte d'élaborer un document unique : pas de multiplicité de sources entre annonce de course, consignes de course, plan de l'arena, etc... L'objectif doit être d'avoir un document « Tout en 1 » !
- Centraliser les infos à un seul endroit : Site internet de l'organisateur, les posts faits sur les réseaux sociaux renvoient systématiquement sur le site
- Pour le livret d'accueil, se limiter à 2 versions (la seconde version après validation des consignes de course par les experts)
- Les consignes de course sont à afficher à l'accueil, au départ et en quarantaine (smartphones interdits)

2 - PRINCIPAUX ELEMENTS A INTEGRER DANS LES CONSIGNES DE COURSE

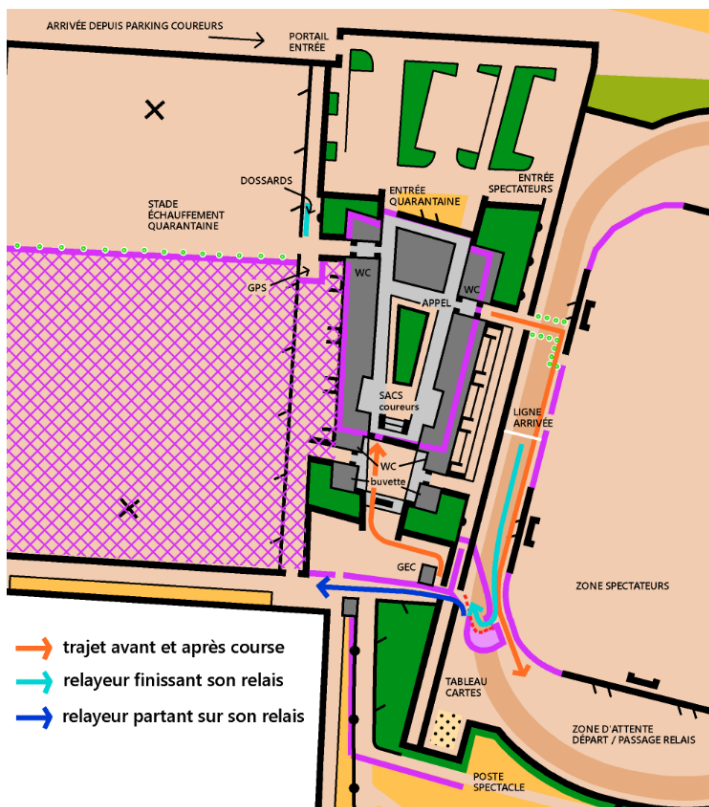
-> Informations d'ordre organisationnelles et gestion des flux de personnes :

Un bon nombre d'éléments à intégrer sont (normalement) déjà prêt à M-2 car déjà préparé avec le Délégué et le Contrôleur. Ce sont les points « organisationnels/logistiques » détaillés dans les fiches 2 et 4 de ce document et notamment :

- Comment venir sur la zone de course ? Où se garer ? Navettes prévues ? Transport en commun possible ? Itinéraire obligatoire ? Distance parking – accueil ?
- Comment accéder à la quarantaine ? Itinéraire obligatoire ? Distance parking – quarantaine ? Distance aréna – quarantaine ? Distance quarantaine – départ ?
- Documents à présenter à l'entrée ? Comment et où récupérer son dossard ?
- Quarantaine intérieure et/ou extérieure ? Toilettes en nombre suffisant (à préciser) ? Où sont les zones d'échauffement prévues ?
- Comment et où déposer/récupérer son sac ?
- Où faire sa récupération ? (Zone finale toujours gelée, coureurs encore en course)
- Consignes spécifiques pour les spectateurs (parking, zones interdites, cheminement obligatoire, zones réservées le cas échéant, rappeler l'obligation de non-communication d'informations verbales ou gestuelles aux coureurs)
- Consignes spécifiques pour les courses Open (zones réservées et/ou interdites, ...)

-> Informations concernant le déroulé général de la course :

- Nom, prénom du traceur
- Distances, nombre de postes, dénivelé, temps de gagne prévu par circuit :
 - Pour rappel, les distances annoncées sont les distances réelles (itinéraires les plus courts) en sprint !
 - Utiliser le module OCAD : Tutoriel disponible [ici](#)
- Mode SI Air + activé ? Pour tout le monde ? -> Possibilité de faire un rappel du fonctionnement de ce mode SI Air+ en reprenant le document mode [SportIdent Air+](#) pour le coureur
- Description du terrain claire, dont nature du sol pour choix de chaussures (En cas de pluie, courir dans des ruelles pavées ou sur des pelouses peut être un risque de chutes à haute vitesse)
- Description et explication de la procédure d'appel des coureurs avec schéma explicatif (cf. fiche 4 de document)
- Description et explication de la procédure de passage de relais pour le CF Relais-Sprint (cf. fiche 4 de document)
- Modalités de conservation/récupération des cartes coureurs



Exemple du CF Relais-Sprint 2024 :

Exemple plan quarantaine / zone échauffement / passage de relais

+ Flux des coureurs :

- Avant/pendant/après la course
- Focus sur départ/fin de relais



-> Informations techniques spécifiques à la course :

- Rappel obligatoire des consignes de sécurité :
 - Obligation du respect des dispositions du code de la route (voie publique non fermée à la circulation)
 - Possibilité de sol glissant en cas de pluie
 - Vigilance sur les angles morts : angles de bâtiments, postes en impasse, etc...
 - Autres éléments pouvant poser des problèmes de sécurité pour les coureurs : petits mobiliers urbains non cartographié, bandes cyclables, traversée de voie de tramway, etc...

Traversée de route et sécurité pendant la course

La circulation reste ouverte aux véhicules. Si la météo est clémente, il est fort probable qu'il y ait de nombreuses personnes dehors pour jouer, se promener, etc..

Soyez très vigilants aux véhicules et piétons !

Une route principale est interdite aux coureurs. Elle est hachurée violette sur la carte. Pour la traverser, vous devrez emprunter les passages obligatoires ou facultatifs représentés par des parenthèses violettes inversées

Enfin, concernant la sécurité, nous attirons votre attention sur deux choses :

- Si le sol est humide, plusieurs zones, notamment les descentes, peuvent être glissantes.
- Vous serez nombreux à courir dans une zone assez restreinte : prudence aux angles des bâtiments !



Exemple du CF Relais-Sprint 2023 :

Rappels de consignes générales de sécurité : Respect du code de la route

+ Passage obligatoire avec extrait de carte

+ Vigilance si sol humide et dans les angles morts



- Pour des raisons de lisibilité, certains éléments ne sont pas cartographiés :

Exemple de barrières levantes présentes sur la zone de course, non cartographiés conformément à ISSprOM, mais pouvant poser des problèmes de sécurité pour les coureurs

-> Illustration par une photo



Figure 2: Barrières levantes

- Présence d'un passage spectacle ? Pour tous les circuits ?
- Si changement/retournement de carte, explications précises à donner

Retournement de la carte (map flip)

La course se déroule en 2 parties, imprimées chacune sur un côté de la carte.

La première partie de la course est située à l'intérieur de la carte enroulée.

Au poste spectacle, les coureurs sont invités à retourner la carte pour réaliser la 2e partie de leur circuit,

imprimé au verso de la carte. Les 2 parties sont identifiées de chaque côté de la carte par l'annotation Dames

(1) / Dames (2) et Hommes (1) / Hommes (2).



Exemple du CF Relais-Sprint 2024 :

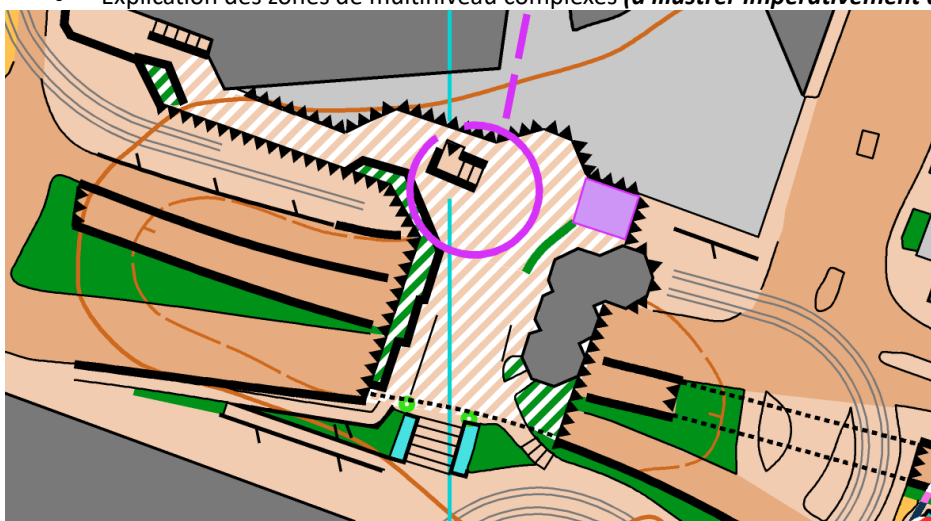
Explication d'un cas de retournement de carte



recto partie 1 – verso partie 2

La 2e partie de la course commence par un couloir balisé obligatoire qui ramène les coureurs au triangle de départ. Les numéros des postes sont continus entre le recto et le verso.

- Explication des zones de multiniveau complexes (*à illustrer impérativement avec photos*)



Exemple du CF Sprint 2022 :

Présence d'une zone multiniveau complexe non expliquée dans les consignes de course



- Indication des zones interdites potentielles et indiquer leur matérialisation sur le terrain (**photo/image de la rubalise utilisée**)
- Indication sur les dangers potentiels pour le coureur et indiquer leur matérialisation sur le terrain (différente des zones interdites)
- Si barrières ou labyrinthes artificiels : explications précises à donner explication (**à illustrer avec photos**)
 - **Pour les barrières artificielles : Faire une photo de la situation que va rencontrer les coureur (par exemple : la rue avec la rubalise au sol, 2 cônes visibles de loin et un bénévole avec gilet jaune)**

Zones interdites et barrières

Les zones interdites telles que végétation infranchissable (massif de fleurs ou buisson, symbole 411.000) ou haie infranchissable (411.002) sont interdites à franchir (symbole d'interdiction) même quand leur caractère infranchissable ne semble pas avéré sur le terrain. Pour aider les coureurs, l'organisation s'attachera à rubaliser au mieux ces zones pour limiter le risque de confusion.

La rubalise utilisée sera de la rubalise de chantier rouge et blanche.



Exemple du CF Relais-Sprint 2024 :

Explication de la matérialisation des zones interdites et d'un labyrinthe



Une partie de la course se déroulera dans des labyrinthes créés artificiellement pour la course, à l'aide de barrières de sécurité (dites "Vauban") et de rubalise de chantier rouge et blanche. Dans un souci de lisibilité de la carte, ces éléments artificiels sont représentés avec le symbole "mur infranchissable" (515.000). Il est strictement interdit de franchir ces barrières et rubalises, et le pointage des postes depuis le mauvais côté des barrières infranchissables est lui aussi interdit, sous peine de disqualification.



Labyrinthe artificiel

Les éventuelles barrières rencontrées en dehors des labyrinthes ne sont pas des éléments de la course mis en place par l'organisation, et ne présentent pas de caractère d'interdiction. L'organisation s'attachera à les déplacer de manière à ce qu'elles ne gênent pas les coureurs.



- **Particularités cartographiques -> A illustrer par des extraits de carte et/ou photos du terrain :**

- Rappel d'ISSprOM notamment sur la notion d'éléments infranchissables (utiles pour les plus jeunes notamment)
- Explication des symboles particuliers de l'ISSprOM (croix verte, noire, cercle noir, etc.)
- En zone périurbaine, décrire (**extrait photos**) les différences entre les zones de vert 2-3
- Autres particularités cartographiques

Consignes de courses particulières

Zones interdites

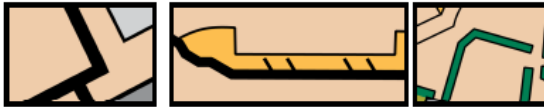
Au risque d'être disqualifié, il est strictement interdit :

- De traverser les zones interdites représentées par les **hachures violettes**. Il s'agit, soit de routes interdites, soit de zones de travaux.



- De traverser ou pénétrer dans les zones cartographiées en **vert olive** : il s'agit de propriétés privées, de parterres de fleurs ou parfois de jeux pour enfants.

- Les murs infranchissables (trait noir épais), clôtures infranchissables (trait épais et double "barbules"), les haies infranchissables (vert 4) et toutes autres zones cartographiées en vert 4.



Même si vous vous sentez capables de passer par-dessus ou si vous trouvez une brèche, vous devez les contourner et ne pas chercher à allonger le bras pour poinçonner une balise qui serait juste de l'autre côté !

Attention, c'est bien la carte qui détermine si l'élément est franchissable ou non. Par exemple, sur cette photo le symbole "haie infranchissable" est utilisé, il est donc interdit de sauter par dessus !

Des signaleurs seront sur le terrain afin de veiller au bon respect de ces règles et nous comptons également sur le fair-play de toutes et tous.



Exemple du CF Relais-Sprint 2023 :

*Rappel des symboles interdits à franchir/traverser
+ Photos du terrain avec une zone de Vert 4 avec consignes
+ Extraits carte et terrain illustrant des particularités cartographiques*



Les zones de poubelles collectives, quant à elles, sont dessinées ainsi :



On retrouve aussi des rochers sculptés représentés avec le symbole rocher :



Et enfin les abris bus dessinés ainsi :



Ces particularités ne devraient pas perturber l'orientation.