

« Ce bulletin de liaison est destinée à l'ensemble des experts exerçant sur les diverses épreuves et disciplines de course d'orientation.

Nous avons souhaité apporter un lien supplémentaire entre les commissions et les experts. Ce lien, que nous espérons interactif, doit permettre à la fois d'apporter des informations sur les nouveautés, des précisions réglementaires, mais aussi des retours d'expérience et des conseils venant de votre part. »

Les commissions arbitrage, formation et la Direction technique nationale

INFORMATIONS DÉLÉGUÉS ET ARBITRES

RAPPEL CONCERNANT LA RÉGLEMENTATION ET L'ORGANISATION DES SPRINTS PÉDESTRES

Cette première lettre aborde plus particulièrement le format sprint. Au regard des organisations de sprint de ces dernières années, des progrès sont encore à réaliser, notamment au niveau des règles sur les zones de course et sur la quarantaine.

1 - AU NIVEAU DE L'ANNONCE DE COURSE CONCERNANT LA ZONE INTERDITE

Pour éviter toutes suspicions, il faut adopter une solution claire pour l'ensemble des coureurs. Il est donc nécessaire que l'annonce de course donne des informations nettes et précises, éléments qui doivent par ailleurs être repris sur les documents d'information destinés aux coureurs (ne pas avoir peur d'enfoncer le clou).

Dans tous les cas, la zone de course est interdite. Il est donc totalement défendu d'y pénétrer (tourisme, traversée par les routes, hébergement...). Pour les « entraîneurs, accompagnateurs » des coureurs, la zone interdite s'applique de la même manière. Même s'il paraît difficile de contrôler cet aspect, nous devons faire confiance aux licenciés.

Par contre, la traversée de la ville peut être autorisée, par nécessité, par une route principale parce qu'il n'y a pas d'autre choix possible. Cela doit être précisé dès la publication de la zone interdite. Là aussi, nous faisons confiance aux licenciés.

Toutefois, à titre exceptionnel, la ville peut être autorisée pour des problèmes d'hébergement mais « les activités d'orientation y sont interdites » comme se balader avec une carte, un plan, courir et tester des choix...

2 - RAPPEL AU NIVEAU DE LA CONNAISSANCE DU RÈGLEMENT

2.1- Zones gelées strictement « interdites »

Les coordonnées et les limites des terrains « gelés » sont publiées sur le site officiel de la fédération : www.ffcorientation.fr/courses/zones-interdites. Dès lors, l'accès y est strictement interdit. Cependant, des conditions particulières d'accès aux zones peuvent être définies par les organisateurs en cas de contraintes (routes traversant la zone, hébergements), notamment en sprint. Par contre, si une carte ancienne existe, elle doit être mise en ligne également.

2.2- La quarantaine

Article 1.5 du règlement des compétitions- Quarantaine

L'organisateur doit mettre en place une zone de quarantaine sur les qualifications et la finale pour les coureurs qualifiés. La durée de celle-ci ne peut excéder une heure avant le premier départ. Tous les moyens de communication avec l'extérieur y sont interdits.

Elle doit comprendre : des toilettes, une zone d'échauffement (bien évaluer la superficie) et un espace abrité en cas d'intempéries.

L'organisateur doit prévoir un transfert des sacs des coureurs en dehors de la quarantaine, afin que ceux-ci puissent les récupérer après leur course (voir également le cahier des charges des compétitions du groupe national p.36).

Fermeture de la quarantaine

Bien annoncer les heures d'ouverture et de fermeture de la quarantaine et ne pas en déroger. Tous les organisateurs doivent être au courant de ces horaires pour éviter les « couacs ».

Attention : l'arbitre ne doit pas se laisser influencer par un coureur qui demande subrepticement d'aller se promener dans la zone de course avant la fermeture de la quarantaine. Certains coureurs savent tester « l'expérience » ou « la jeunesse » des experts.

Pour les « entraîneurs, accompagnateurs » des coureurs, ils peuvent entrer avec leurs sportifs et sont libres d'en sortir à tout moment. Mais en aucun cas ils ne pourront entrer à nouveau dans la zone de quarantaine une fois celle-ci fermée. Un système de transport des entraîneurs pour les amener sur l'aréna peut aussi être proposé (avec le véhicule transportant les sacs par exemple).

2.3- Séries des qualifications

Les séries de qualification ne doivent pas être publiées. Les coureurs ne connaîtront leur série qu'à l'entrée dans le box départ à H-3 ou H-2. Il est donc nécessaire que l'atelier départ dispose du listing des séries.

2.4- Distance de la prise de carte jusqu'au départ réel

Dans le règlement, article 13.2.1, il est précisé que : le point de départ à partir duquel les concurrents doivent s'orienter est marqué sur le terrain par une toile de poste de contrôle et sur la carte par un triangle. Son accès depuis la ligne de départ est un balisage continu obligatoire et sa distance depuis l'atelier départ précisée par affichage aux concurrents. (Cette distance peut être annoncée aussi dans les informations de la course.) Ces règles sont aussi valables dans le cas de changements de carte.

Il est donc nécessaire de vérifier que ces éléments figurent sur les informations de course ou encore mieux à H-1. Ceci évitera aux coureurs qui ne lisent pas les informations de course de poser la question dans le box départ.

2.5- Les passages indiqués sur la carte

Vérifier que les passages indiqués comme « ouverts » sur la carte sont bien ouverts dans la réalité. Bien informer les signaleurs avec carte à l'appui des passages ouverts.

2.6- Faire respecter la norme ISSOM

Bien informer les « contrôleurs terrain » sur ce qu'il faut faire ou ne pas faire. Ils ne doivent surtout pas interpeller ou arrêter un coureur en faute mais seulement noter son numéro de dossard ou prendre une photo du dossard. Attention, les contrôleurs ne maîtrisent pas toujours bien la norme ISSOM. Il est donc important de les accompagner et de leur indiquer quand le coureur est en situation de faute ou non.

INFORMATIONS CONTRÔLEURS DES CIRCUITS

RAPPEL CONCERNANT LA RÉGLEMENTATION ET L'ORGANISATION DES SPRINTS PÉDESTRES

Vérification des normes ISSOM

L'objectif du cartographe est de réaliser une carte interprétable à grande vitesse avec une représentation très précise des zones ou obstacles perturbant la vitesse. La clarté des zones interdites et la sécurité sont primordiales. Des efforts sont encore à réaliser sur l'application de la norme ISSOM afin de ne pas piéger le coureur sur la lisibilité de la carte.



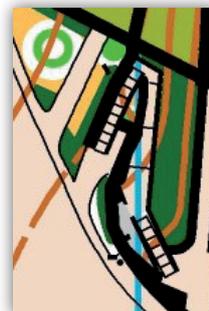
1 - Concernant les deux possibilités d'échelle en ISSOM, contrairement à la norme ISOM, le 1/4000 n'est pas un agrandissement du 1/5000 : les tailles des symboles sont identiques pour les deux échelles.

2 - Obliger à une sélection des éléments s'ils empêchent une lecture correcte à grande vitesse ou supprimer les postes situés dans les zones difficiles à lire.

3 - La norme a été réalisée pour rendre lisible la carte à haute vitesse. Donc tous les éléments doivent conserver leur dimension. Aucun écart dans les dimensions des symboles n'est permis. Il est cependant accepté, pour des contraintes d'impression, des variations de dimensions de +/- 5 %.

L'exemple du championnat de France de sprint 2013, carte A, sur les escaliers, éléments sans doute les plus problématiques à représenter clairement illustre parfaitement ce problème de lisibilité. La carte B a été remise aux normes (trait du nord et courbes de niveau coupés) ce qui permet au coureur de percevoir correctement les escaliers.

Il est possible de déplacer ou « tricher » sur les surfaces des bâtiments pour cartographier un passage étroit ou des escaliers entre les bâtiments, mais il ne faut surtout pas toucher à la dimension des symboles qui est primordiale pour la lisibilité.



Carte A

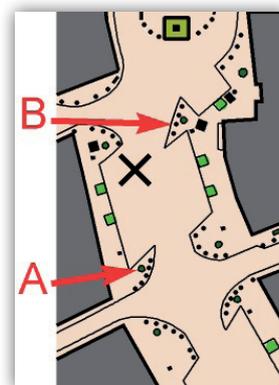


Carte B

4 - Les normes ISSOM précisent les dimensions minimales des symboles à respecter :

- distance entre deux symboles de ligne de la même couleur, en brun ou noir = 0,15 mm, en bleu = 0,25 mm ;
- distance entre les symboles de lignes et les symboles à proximité de la même couleur, en noir = 0,15 mm ;
- pour les éléments en pointillés, le plus petit doit comporter au moins deux points ;
- pour les éléments en tirets, le plus petit doit comporter au moins deux tirets ;
- la plus petite zone délimitée par une ligne en pointillés = 1,5 mm (diamètre) avec 5 points à l'intérieur soit 45 m² sur le terrain ;
- la plus petite zone de couleur bleu, vert, gris ou jaune (couleur pleine) doit être au moins de 0,5 mm², soit 12,5 m² sur le terrain ;
- la plus petite zone de couleur bleu, brun, vert ou jaune (comportant des points à l'intérieur de la couleur) doit être au moins de 1 mm², soit 25 m² sur le terrain ;
- la plus petite zone de couleur bleu, brun, vert ou jaune (comportant des points à l'intérieur de la couleur) doit être au moins de 1 mm² soit 25 m² sur le terrain (carte C : la surface A en vert 4- symbole 421 - ne respecte pas la norme). *Nota bene* : la cartographie du petit mobilier urbain est à proscrire. Il est souvent représenté avec des symboles non réglementaires, pas à la taille, qui nuisent à la lisibilité (carte C : les points noirs B - symbole 210 pierrier ?? - représentent des plots ou piquets de sécurité ou décoration inutiles au coureur).

Toutes les caractéristiques inférieures aux dimensions ci-dessus doivent être soit exagérées ou omises, selon l'importance pour le concurrent. Quand un symbole de ligne (c'est-à-dire sa longueur) ou de surface (c'est-à-dire sa superficie) est agrandi, les symboles voisins doivent être déplacés de telle sorte que les positions relatives soient maintenues.



Carte C

5 - L'utilisation de la norme urbaine et non urbaine : si cet aspect est parfois difficile à trancher, il faut retenir, tout d'abord, que la couleur des rues (symboles 529 urbain ou 529.5 non urbain) n'est pas liée au trafic (voitures ou piétons). Ensuite, depuis quelques années, les sprints se déroulent majoritairement en secteurs urbains avec la présence de parcs ou de petites zones boisées qui entourent ou pénètrent dans les villes ou villages. De ce fait, l'application de la réglementation, stricto sensu, exigerait une alternance dans l'utilisation des symboles urbains et non urbains.

Or, il demeure parfois difficile de distinguer clairement la limite de l'urbain et du non urbain, les zones dites boisées faisant partie intégrante de la zone urbaine (carte D). Dans ce contexte, afin d'éviter des changements successifs de normes (urbain, non urbain), sachant que le rendu « lisibilité » est l'objectif principal, la tendance serait d'homogénéiser le dessin en incitant à n'utiliser que le type de symboles urbains (carte F).



Carte D

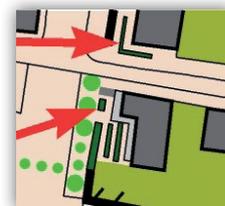
La présence de petits parcs intégrés à la zone urbaine engendre une difficulté de choix dans l'utilisation des symboles urbains ou non urbains. L'exemple de la carte D montre l'incompatibilité des symboles 506.1 (a) urbain et 507 (b) forêt.



Carte E

Tendance d'homogénéisation de la représentation avec des symboles urbains.

6 - Pour les éléments interdits, particulièrement les surfaces de petites tailles difficilement lisibles sur la carte, à condition qu'elles respectent les caractéristiques de tailles précisées ci-dessus, il est nécessaire de les signaler aux coureurs en les entourant de rubalise sur le terrain. L'exemple du championnat de France de sprint 2014 (carte F) de petites zones de vert 4 (symbole 421 interdit à franchir) qui peuvent prêter à confusion avec les zones de vert 3 (symbole 410) où les zones d'habitat (symbole 527) pouvaient piéger le coureur.



Carte F

7 - Les zones en trois dimensions : la cartographie doit rendre en deux dimensions ce qui existe sur le terrain en trois dimensions. Seul le « niveau principal de course » doit être cartographié. Malgré tout, les symboles « passage sous bâtiment » et « tunnel » peuvent être utilisés. Toutefois, les zones où la carte ne permet pas de faire un choix du niveau principal et la représentation des deux niveaux par le cartographe, doivent être évitées tant sur les postes que dans les choix d'itinéraires.

8 - Barrières artificielles : utilisées pour la première fois lors des championnats du monde 2010 à Trondheim, elles permettent de complexifier le sprint car impossibilité de pouvoir anticiper les choix d'itinéraires pour les athlètes. C'est un outil de choix pour le traceur mais à ne pas utiliser si cela contribue à faire baisser la lisibilité de la carte pour le coureur.

9 - Aspects réglementaires : en sprint, les postes ne doivent pas être placés à moins de 15 mètres les uns des autres. Deux postes disposés sur deux éléments de même nature ne peuvent être à moins de 30 mètres l'un de l'autre. C'est le cas sur la carte G, où ces postes identiques ne peuvent être tolérés car il s'agit de distance à vol d'oiseau et non par l'itinéraire possible par les rues.



Carte G