

PROCES-VERBAL DE COMPETITION

Sélectif National Océan Racing

ORGANISATEUR

Membre Conventionné FFCK SAPOVAYE sous la Présidence de Denis REMY

PROGRAMME PREVU DE LA MANIFESTATION

3 jours de Compétition sur 128 km

Le Jeudi 10 mai : 46 km Hommes + 19 km Dames

Le Vendredi 11 mai : 26 km Hommes

Le Samedi 12 mai : 56 km Hommes + 15 km Dames

ORGANIGRAMME

Fonction	Nom
R1	Denis REMY
R2	Bernard LE QUERRE
Responsable courses	Philippe VALLEE
Responsable sécurité	Xavier POIROT
Responsable chronos	Emmanuel GIRARD
Délégué CNA	Néant
Juge Arbitre	Emmanuel GIRARD

COURSE 1 (A DUPLIQUER POUR CHAQUE COURSE)

Comité de compétition

Fonction	Nom
Juge Arbitre (président)	Emmanuel GIRARD
R1 ou son délégué	Philippe VALLEE
Représentant des compétiteurs pirogues	José MUNOZ

Description du parcours choisi



La première journée s'est révélée très difficile avec une course de 46 km pour les Hommes et 19 km pour les Dames, avec un temps qui a forcé malgré une baisse annoncée par la Météo. Il semble qu'avec le soleil, un phénomène de brise thermique a augmenté le vent et la houle pour un retour contre ces éléments. Le parcours choisi était un parcours au sud-est au 150° sur 12,6 milles nautiques pour virer une bouée gonflable et remonter au 330° vers la Plage des Sables

d'Olonne. Une bouée devant Tanchet, permettait d'écarter les embarcations des hauts fonds. Le Parcours des Femmes était de même direction mais s'arrêtait au large de Port Bourgenais.

Nombre d'embarcations engagées – Nombre de compétiteurs

24 embarcations 20 Hommes et Mixtes et 4 Dames (205 inscrits mais 144 participants pour cette première journée)

Heure de départ – Temps du 1^{er}

Arrivée du premier en 4 h 30', le dernier arrivant en 6 h 50' chez les Hommes,

Arrivée du premier en 2 h 05', le dernier arrivant en 2 h 35' chez les Dames,

Conditions météorologiques

Beau soleil, vent 3 à 4 avec une houle de Nord-Ouest de 2 m à 2,50 m. BM 7 h 27 h = 2,08 m, PM 14 h 23, h = 4,10 m, coef 43

Briefing compétiteurs

Un premier Briefing le mercredi à 17 h, a été fait avec l'ensemble des capitaines des bateaux d'accompagnement et de sécurité, pendant le défilé des équipes de compétiteurs dans le Centre Ville avec la Musique et les danseuses Tahitiennes.

Briefing fait la veille à 18 h 30 dans l'auditorium avec projection des cartes de parcours pour les trois jours et de la Météo et réponse aux questions. Le parcours du 10 mai est arrêté.

Réunion(s) du comité de compétition et relevé des décisions

Une réclamation a été déposée par l'équipe Dames Tahitienne, suite à une interprétation d'un signe d'un bateau de la Sécurité de la Manifestation, à l'approche de la Ligne d'arrivée, par rapport à la bouée jaune à contourner. L'équipage de Médoc en avait profité pour les doubler. Le Comité de compétition a écouté le pilote du bateau qui n'aurait pas dû se manifester même si son geste était simplement de demander à s'éloigner de son embarcation. Il a été entendu les deux équipages des deux premières places et la décision a été de les classer ex-æquo. Pour éviter toute contestation, il a été décidé de modifier la bouée de dégagement d'arrivée, en prenant la seule bouée biconique verte de la baie (Confusion de la bouée jaune avec les bouées de la zone de bain). Une annexe aux instructions de course a été affichée à cet effet, dans la salle du camping avec les résultats officiels.

COURSE 2 (A DUPLIQUER POUR CHAQUE COURSE)

Comité de compétition

Fonction	Nom
Juge Arbitre (président)	Emmanuel GIRARD
R1 ou son délégué	Philippe VALLEE
Représentant des compétiteurs pirogues	José MUNOZ

Description du parcours choisi



Le deuxième jour était une course uniquement pour les Hommes de 26 km, avec un très beau parcours pour aller virer le Phare des Barges avec un soleil magnifique et une vieille houle, la bouée cardinale des « Petites Barges » et une bouée gonflable dans la baie de Cayola avant un retour sur la plage de Sables où était validée l'arrivée.

Nombre d'embarcations engagées – Nombre de

compétiteurs

20 embarcations Hommes et Mixtes (205 inscrits mais 120 participants pour cette deuxième journée)

Heure de départ – Temps du 1^{er}

Arrivée du premier en 2 h 18' et 2 h 58' pour le dernier

Conditions météorologiques

Beau soleil, vent 3 à 4 avec une houle de Nord-Ouest de 2 m. PM 15 h 07, h = 4,34 m coef. 55.

Briefing compétiteurs

Briefing fait la veille au camping, avec les Chefs d'équipe. Choix du parcours

Réunion(s) du comité de compétition et relevé des décisions

Réunion du Comité de Compétition en raison d'un départ volé sur la plage, lors du départ de la Course. Cinq membres de l'équipage étaient à bord, dans l'eau et le sixième avait 200 m à parcourir, à l'affalée d'un pavillon effectué par un élu. Lors de l'affalée, une seule personne avait respecté les règles de départ. Le Beach Marshall n'a pas effectué un rappel général comme ce qui aurait dû être fait. Les images à disposition permettent de voir 4 personnes qui ont volé le départ sans être sûr de les identifier parfaitement tous. Nous avons décidé de rappeler la règle et de menacer de 10 minutes de pénalité, tout compétiteur qui partirait avant le départ, pour le lendemain. Il faut être conscient que le Public voit surtout les départs

et les arrivées et que ce type de comportement ne donne pas une bonne image de la compétition.

Relevé des infractions commises lors de la course

Incident au départ, avec un départ volé par plusieurs concurrents, Passage des vagues avec plusieurs contacts entre pirogues et rupture de fixation de bras pour un équipage (incident de course).

COURSE 3 (A DUPLIQUER POUR CHAQUE COURSE)

Comité de compétition

Fonction	Nom
Juge Arbitre (président)	Emmanuel GIRARD
R1 ou son délégué	Philippe VALLEE
Représentant des compétiteurs pirogues	José MUNOZ

Description du parcours choisi

La troisième journée avec un temps plus gris mais de bonnes conditions de navigation, proposait une dernière étape de 56 km pour les Hommes avec deux distances de 6,5 milles nautiques à remonter contre le vent et les vagues au 270° puis un retour au surf au 90° où nous avons pu suivre les premières pirogues à 7.5 nœuds de moyenne avec des pointes s'approchant des 9 nœuds. Le deuxième retour se faisait au 96° pour rejoindre un voilier au mouillage et un retour sur la plage. Pour les dames, un parcours similaire mais plus court, d'une longueur de 15 km, leur était proposé avec une arrivée vers midi sur la plage.

Nombre d'embarcations engagées – Nombre de compétiteurs

24 embarcations 20 Hommes et Mixtes et 4 Dames (205 inscrits mais 144 participants pour cette troisième journée)

Heure de départ – Temps du 1^{er}

Arrivée du premier en 4 h 42', le dernier arrivant en 6 h 17' chez les Hommes,

Arrivée du premier bateau en 1 h 30', le dernier arrivant en 1 h 47' chez les Dames,

Conditions météorologiques

Temps nuageux, vent 2 à 3, houle d'Ouest de 1,50 m. BM 9 h 15, H=1,5m, PM 15 h 45, H =4,60m

Briefing compétiteurs

Briefing fait la veille dans la grande salle du camping

Réunion(s) du comité de compétition et relevé des décisions

Pas de réclamation

Relevé des infractions commises lors de la course

Problème de changement d'équipiers dans des conditions différentes (sans respecter les règles de course) mais pas d'appel écrit !

DEROULEMENT ET EVALUATION DE LA MANIFESTATION

Je voudrais féliciter une nouvelle fois toute l'équipe de l'organisation pour la Qualité de l'organisation, le niveau de la communication réalisée sur le Va'a et sur cette manifestation, sur le niveau de sécurité atteinte sur la partie compétition et sur l'ambiance entre les équipages avec le rassemblement au sein du Camping.

La compétition pour la neuvième année, est devenue vraiment une compétition internationale avec cette année 5 équipes étrangères dont 3 de Tahiti, une équipe Californienne et une équipe Italienne. Je rappelle que nous avons accueilli l'an dernier, 3 équipes Brésiliennes en plus des équipages de Tahiti et que des allemands et des Anglais ont déjà participé à d'autres éditions.

Cette année encore, le plan sécurité était composé d'un bateau accompagnateur par pirogue avec en plus, des zodiacs d'intervention rapide arborant une grande flamme orange « Sécurité ». Cinq voiliers ont complété le plan sécurité, en plus du voilier Direction de Course, pour assurer la couverture VHF en cas de forte mer. Le bateau du Juge Arbitre arborait un pavillon « FFCK » et des bateaux VIP et Presse accompagnaient le dispositif avec un bateau équipé d'un drone.

Lors des contrôles des Bateaux, le mercredi, on remarque que les réserves de flottabilité entre les sièges 2 et 3, 4 et 5 (2 x 50 litres) imposées dans le règlement de la Vendée Va'a, sont souvent du bricolage de dernière minute, faisant appel pour certains bateaux à du Polystyrène expansé à bille, assemblé à la vapeur, entraînant un délitage avec le temps par vieillissement. Ce sont des matériaux interdits dans la flottabilité des bateaux en rivière depuis près de 40 années. Lors de la vidange des embarcations, plusieurs ont rejeté pleins de billes de polystyrène. Pour ma part, c'est contraire à l'esprit du Va'a et au respect de l'environnement.

Par rapport au poids des embarcations, le règlement de Vendée Va'a s'était aligné sur le Règlement national Océan Racing avec une masse minimale de 110 kg. Deux pirogues étaient en dessous du poids, celle de l'équipe 1 du CKCL dans laquelle 8 kg ont été ajoutés. Pour la Pirogue de Brest 1, il semble que le poids ajouté soit de 40 kg, pour assurer les 110 kg. Alfred MATA, Responsable de l'Organisation de l'HAWAIIKINUI et Président délégué de la Fédération Tahitienne de Va'a m'a précisé que Tahiti était passé à 120 kg sans vouloir descendre plus bas.

Néanmoins, la grande majorité des IATOS (bras) en bois est insuffisamment entretenue (couche de vernis après ponçage, parfois du composite qui enferme l'humidité). Certaines de ces pirogues ont plus de 10 à 20 ans pour certaines. Le premier Championnat de France de V6 était en 2002 à Saint-Nazaire. Les pirogues vieillissent ! Nous avons eu deux ruptures de bras et deux AMAS (Flotteurs) fissurés entraînant trois abandons alors que les conditions météorologiques étaient moyennes. Je ne parle pas des bras en carbone qui doivent être protégé contre le soleil. L'Organisateur de la Manifestation s'interroge sur la vérification du matériel mais c'est d'abord le rôle du Chef de Bord. Le problème est surtout pour les équipages étrangers qui demandent à l'organisation, de louer sur place une embarcation. Le matériel proposé par les Clubs Loueurs est mal entretenu.

Pour l'arrivée des équipages dames, le départ a eu lieu 10 minutes après celui des Hommes mais l'arrivée se fait entre 12 h et 14 h. Est-ce la bonne heure pour l'arrivée et pour les associer à la Fête ? Une réflexion doit être engagée pour faire évoluer l'animation Dames, pour l'année prochaine

La remise des prix a été proclamée le samedi dans l'auditorium devant plus de 800 personnes avec des images des courses sur grand écran, la montée de tous les équipages sur l'estrade et les récompenses. La remise des prix s'est faite en présence des élus locaux dont M. Didier

GALLOT, Maire des Sables d'Olonne. Messieurs Alfred MATA, Vice-président de l'IVF et Jean COMBES ont été associés à la remise des prix. Plusieurs récompenses ont été remises comme le trophée de la combativité, le trophée des Barges et le prix d'Air Tahiti Nui (billet du voyage de 9 équipiers pour l'HAWAII NUI) pour le premier équipage métropolitain. Enfin une soirée dans laquelle, organisateurs, bénévoles et compétiteurs se sont retrouvés dans la Salle des Atlantiques pour un repas et une soirée dansante.

Pour conclure, je félicite l'organisation pour la qualité de cette manifestation ainsi que l'ensemble de l'équipe de bénévoles pour l'accueil et leur gentillesse. Je considère que cette édition est la plus aboutie sur l'ensemble de la Manifestation et pour l'intérêt du Public.

SUGGESTIONS D'AMÉLIORATIONS

Le premier point concerne la flottabilité des pirogues avec peu d'évolution, sur ces dernières années. Il est imposé depuis 2010 ou 2012, l'obligation d'avoir une réserve de flottabilité sous forme de mousse ou de gonfle dans les caissons "étanches" d'un V6, pour éviter qu'en cas d'invasion du caisson par l'eau, de couler l'embarcation. De la flottabilité était aussi demandé dans le Ama (flotteur) pour qu'en cas de rupture, celui-ci continue à flotter. Le Chef d'équipe est responsable de vérifier cette capacité. Combien de flotteurs (AMA) sont-ils équipés de mousse ? 2 à 5% ? Aucun constructeur n'assure un minimum de flottabilité comme une simple chandelle dans le flotteur. Résultat : deux flotteurs fissurés qui se sont remplis d'eau sur l'édition 2018. En 2012, 3 pirogues neuves avaient éclaté des flotteurs en raison d'une houle forte et en 2015. Il était en même temps, conseillé d'avoir une augmentation significative de la flottabilité complémentaire. Dans certains cas, la construction en sandwich (matériaux syntactiques) permet d'avoir de la flottabilité dans la coque (à condition de ne pas avoir un délaminage entre les couches). Ce conseil sur la flottabilité complémentaire a été imposé dans le Règlement de la Vendée Va'a depuis 2015 en imposant 2 fois 50 litres de flottabilité entre les postes 2 et 3, 4 et 5. Cette année, si la flottabilité existait sur toutes les embarcations, plusieurs d'entre elles se composaient de polystyrène expansé à billes (qui se désagrège très rapidement). J'ai même trouvé dans les poubelles, des blocs de polystyrène extrudé qui avaient servi à cet effet. Ces éléments sont enlevés ensuite.

Nous avons pu voir toutes les sortes de pirogues en France, concourir sur la Vendée Va'a (DB-STRAT, POLYCONCEPT, OXYMARA, CRC, IDOINE, WOO, VA'A FACTORY, PCS, Constructeurs Tahitiens). A ma connaissance, aucune de ces pirogues n'a à la construction, de flottabilité dans le flotteur. Certains de ces constructeurs ont disparu et nous avons des problèmes de fabrication pour d'autres, notamment pour des fabrications à l'étranger. Comment assurer la sécurité des embarcations dans ces conditions ? Comment remplacer les bras en bois (formés à la vapeur, ou en lamellé collé) ? Comment assurer la maintenance de ces embarcations ? Comment permettre à des équipages étrangers de louer de pirogues en bon état, sachant que la réduction du poids incite à rechercher des pirogues légères mais plus fragiles ? Certains constructeurs continuent à construire des caissons étanches hermétiques sans bouchons de nable, de tube capillaire ou de trappe pour permettre d'équilibrer les pressions. Même la pointe arrière de la « Mataïna » est dans ce cas. La variation de température de l'air contenu dans ces caissons, fait éclater les soudures. L'absence de mousse ou de vessie gonflable au sein de ces caissons, engendre des risques sur la flottabilité.

CHECK-LIST A DISPOSITION DES JUGES-ARBITRES POUR EVALUATION DE COMPETITION

Niveau de la compétition	
Régionale	
Sélectif national	
Championnat de France	
Internationale + Coupe de France Longue Distance Va'a	x
GACi – sélection équipe de France	
Contact préalable à la compétition	
Invitation compétiteurs	x
Instructions de course	x
Parcours	x
Organisation	x
Panneau officiel (affichage)	
Horaires de la manifestation	x
Règlement	Diffusé en décembre (règles particulières pour la sécurité)
Instructions de course	x
Modifications aux instructions de course	x
Parcours officiel et de secours	x
Liste des inscrits	Liste des bateaux inscrits
Autorisations (Arrêté Municipal, Affaires Maritimes, Autorités Portuaires)	x
Bulletin météorologique	Projection vidéo sur 3 sources différentes
Responsabilité de l'organisation	x
Procédure d'abandon	x
Affichage des résultats	oui
Confirmation des inscriptions	
Vérification des licences (FFCANOE)	x
Vérification des équipages	x
Vérification pagaies couleurs (FFCANOE)	x
Vérification Certificats médicaux (FFCANOE)	x
Contrôle des bateaux	
Pesée	x
Gilets	x
Leach	
Briefing sécurité	
Nb de bateaux de sécurité	46 dont 6 zodiacs rapides 1 bateau au moins en accompagnement par V6
Moyens de transmission	VHF sur 5 voiliers + VHF Bateaux + Téléphone
Consignes sur l'eau	x
Positionnement du plan sécurité	x
Bateaux pointeurs et suiveurs	Bateaux Juges Arbitre
Contrôle de course	Bateau Comité
Briefing compétiteurs	
Explication du parcours	Projection vidéo
Instructions particulières	x
Modifications aux instructions de course	x
Procédure d'abandon	x
Questions des compétiteurs	Questions, réponses
Qualité de la carte du parcours	x

Émargement de départ	Pointage des embarquements à la fois sur les V6 et sur les accompagnateurs
Procédure de départ	
Conditions d'embarquement	Départ 24 h Le Mans
Respect de l'heure de départ	Oui
Respect de la ligne par les compétiteurs	Non sur la deuxième manche
Emplacement des bateaux de sécurité	Très bien
Parcours	
Mouillage des marques de parcours	Oui
Visibilité des marques de parcours	Bien
Distances du ou des parcours	H= 46 km, 26 km et 56 km D = 18 km et 15 km
Qualité du ou des parcours	Variés en tenant compte de la météo
Arrivée	
Chronométrage	x
Système de repérage des compétiteurs	Numéro sur pirogue
Transmission des infos d'arrivée au PC course	
Nombre de chronométreurs et pointeur	3
Émargement d'arrivée	Non
Collation aux compétiteurs	Oui
Affichage des premiers résultats (délai)	Tableau sur la ligne (1 min)
Proclamation des résultats	
Présence d'officiels	Maire et élus municipaux, Conseiller Départemental, Vice Président de l'IVF Secrétaire Général FFCK Président CNA Océan Racing et son épouse
Remise des récompenses	Oui dans un auditorium avec projection des films
Réclamation sur résultats	Non
Transmission des résultats aux instances fédérales	Oui

Le Juge arbitre
Emmanuel GIRARD



Christophe Favreau / Vendée Va'a 2018

ANNEXES

Visa rédacteur	Emmanuel GIRARD
----------------	--------------------

ANNEXE 3 aux Instructions de course

11 mai 2018 – Les Sables d'Olonne

Le parcours pour le jeudi 11 mai, est le parcours n°2 des instructions de course, contournant le Phare des Barges, la bouée cardinale Sud des Petites Barges à laisser à Bâbord, sur laquelle sera jugé le classement du Trophée des Barges.

D'autre part, lors de la fin de course, après la bouée gonflable rouge de Tanchet, c'est une bouée verte biconique qui devra être laissée à tribord avant de rejoindre la ligne d'arrivée.

Le Juge Arbitre

COMITE de COMPETITION

10 mai 2018 – Les Sables d'Olonne

Présents :

- Philippe VALLEE, Directeur de Course, représentant le Responsable d'Organisation
- José MUNOZ, Représentant des compétiteurs
- Emmanuel GIRARD, Président du Comité de compétition

Une réclamation a été déposée par la Capitaine de l'Equipe Féminine Punauaia, suite à des difficultés sur l'arrivée par une mauvaise interprétation de signes donnés par un bateau de sécurité de l'organisation. Suite à cet incident, le bateau suiveur du Club Médoc 33 en a profité pour doubler cette embarcation et prendre 9 secondes d'avance.

Après avoir entendu le pilote qui reconnaît avoir fait des signes pour simplement le contourner avec la bouée jaune, le Comité de Compétition rappelle que tous les compétiteurs doivent prendre connaissance du parcours avant le départ. Les bateaux de l'organisation ne donneront plus d'indication sur le plan d'eau et n'interviendront sur un Va'a qu'en cas de sécurité absolue.

Après avoir discuté tour à tour avec chaque capitaine d'équipe, le Comité de Compétition décide de classer les deux bateaux au même temps à 2 h 04 minutes et 50 secondes, pour cette première manche afin de permettre dans la deuxième manche de samedi 12 mai, une explication entre les deux équipages.

Le Juge Arbitre

ANNEXE 4 aux Instructions de course

12 mai 2018 – Les Sables d'Olonne

Le parcours pour le vendredi 12 mai, est le parcours n°3 Ter de 55 km pour la catégorie homme des instructions de course. Les deux bouées au large seront des bouées rouges gonflables et la bouée au niveau de la Pironnière est une bouée gonflable jaune. D'autre part, lors de la fin de course, après la bouée gonflable jaune de Tanchet, c'est une bouée verte biconique qui devra être laissée à tribord avant de rejoindre la ligne d'arrivée.

Pour la catégorie Dames, le parcours est le parcours 3 ter de 15 km.

Il n'y aura pas de bateau ouvreur pour la course nécessitant une navigation pour toutes les équipes. Les caps, les distances et les points GPS sont donnés pour toutes les marques de parcours.

Le Juge Arbitre

COMITE de COMPETITION

11 mai 2018 – Les Sables d'Olonne

Présents :

- Philippe VALLEE, Directeur de Course, représentant le Responsable d'Organisation
- José MUNOZ, Représentant des compétiteurs
- Emmanuel GIRARD, Président du Comité de compétition

Le Comité de Compétition déplore le comportement de certains concurrents sur la ligne de départ et prendra ses responsabilités en attribuant 10 minutes de pénalité à l'équipe qui ne respecterait pas le top départ, sur la course du 12 mai.

Suite au départ dans les vagues et les collisions qui s'en sont suivies, une pirogue a malencontreusement heurté le flotteur de la pirogue 19 et a cassé les supports des latos. C'est bien, un incident de course, mais qui a contraint l'abandon de la pirogue immédiatement. Afin de prendre en compte la non-responsabilité de l'équipage dans cet incident, le Comité de Compétition (souverain dans ses décisions) décide de ne pas appliquer la pénalité de 20% à l'encontre de la pirogue 19 dans le classement général des trois manches mais seulement d'attribué le temps du dernier classé pour cette embarcation.

Le Juge Arbitre