

Compte-rendu WTS Edmonton 2019

Guy Veillette, CTO

Un officiel qui participe à plusieurs événements de différents niveaux et groupes d'âges est souvent confronté à des situations particulières et souvent dans des contextes très uniques. Prendre une décision rapidement, sans analyser toutes les options, peut parfois changer le cours d'une course et voir même le podium. Je ne veux pas ici élaborer sur l'impact d'une telle décision mais sur la façon que l'on doit déterminer la meilleure option et de la façon de l'appliquer.

Tel que le stipule la politique de soutien financier à l'étranger de Triathlon Québec, je vous partage ici trois situations auxquelles que j'ai été confronté au triathlon de la WTS de la fin de semaine dernière et auxquelles j'ai dû prendre une décision rapidement. Avant de débiter, je veux mentionner que le rôle que j'ai effectué était « chief bike ». C'était la première fois que j'effectuait ce rôle dans une WTS. Vous remarquerez que ce n'est jamais aussi simple qu'on le pense et que si je pourrais revenir en arrière j'appliquerais, probablement, différemment certaines décisions que j'ai prise.

Pour ceux et celles qui ont déjà effectué la tâche de « start line » à un événement de la WTS à Montréal vous partagerez sûrement mon expérience de la « première fois ». Pour ceux et celles qui ne savent pas ce qu'est la tâche de « start line », en résumé c'est celui qui est derrière les athlètes lors du départ de la nation et qui doit, en principe, surveiller un nombre d'athlète déterminé afin de vérifier qu'il n'y a pas eu de faux départ. Il faut mentionner qu'à Montréal le départ est donné sur un quai flottant sur lequel le mouvement de bascule avant et arrière est très particulier lorsque tous les athlètes sautent à l'eau en même temps. Il faut être très vigilants pour ne pas être propulsé et tomber à l'eau. Ainsi, lors de la première fois que j'ai effectué cette tâche j'étais un peu impressionné par la présence des meilleurs des meilleurs (j'avais à surveiller, entre autres, Jonathan Brownlee). Puisque mon focus était de regarder les athlètes et que ma concentration n'était plus au rendez-vous, je n'avais qu'une seule tâche qui me revenais constamment dans la tête : ne pas tomber à l'eau. Ainsi, après le départ on m'a demandé s'il y avait eu un faux départ d'un des athlètes que je devais surveiller. La réponse dans ma tête était : je ne sais pas, mais je ne suis pas tombé à l'eau. C'est là qu'on réalise qu'il faut garder le focus sur les bonnes choses et d'effectuer le travail qui nous ait attribué.

Ceci dit, voici mes trois apprentissages que je veux partager avec vous :

PREMIÈRE SITUATION :

Lors d'une épreuve de relais mixte « youth » (U13-U15) une jeune fille qui effectuait le troisième relais n'était pas capable de monter une côte qui est particulièrement abrupte. Les athlètes avaient à monter cette côte, effectuer un demi-tour au sommet et de la redescendre immédiatement. Pour vous donner un peu l'idée de la côte, les Juniors et U-23 la descendaient à près de 70km/h et les Élités à 80-90km/h. La jeune fille était arrêtée au tout début de la côte, vraiment au début.

Puisque j'étais sur la moto qui suivait cette jeune fille je me suis arrêté pour demander à l'athlète ce qui n'allait pas. Elle pleurait à chaude larme et me disait quelle n'était pas capable de monter la côte. Même si on se doit d'être « de glace » il n'est jamais facile de consoler un athlète de 12-13 ans et de garder toutes ses facultés d'analyses de situations et d'options possibles. Mon premier réflexe, après l'avoir consolé et aidé à reprendre sa respiration normalement, a été de déclarer l'équipe DNF. Par la suite, je l'ai aidé à

traverser le terre-plein qui s'éparait la montée de la descente. Je lui ai dit de retourner en transition que la course était finie. Facile, on applique le règlement!

Analyse post-mortem : Je n'ai pas analysé toutes les options disponibles et j'ai appliqué le règlement qui était le plus évident.

Ce que j'avais comme options supplémentaires et qui n'ont pas été prises en considérations étaient, entre autres, les deux suivantes :

- Lui dire de monter la côte à pied (ce qui aurait pris beaucoup de temps mais qui était quand même envisageable);
- L'aider à traverser son vélo de l'autre côté du terre-plein, comme j'ai fait, et de la DSQ pour ne pas avoir suivis le parcours.

Pour les plus expérimentés, il y a toute une différence entre DNF et DSQ. DNF on ne complète pas la course et DSQ, selon l'article 3.7 c.) (i) du ITU Competition Rules 2019 : *An athlete may finish the competition if a Technical Official issue a disqualification.*

Ainsi, avec un DSQ au lieu d'un DNF, la jeune fille aurait pu terminer son relais de course et aussi de permettre au quatrième relais de faire de même. Monter la côte à pied, peut-être. Dans ce cas ici, le temps et la disqualification n'étaient pas important. Le DNF a probablement été la pire décision que je pouvais prendre (surtout pour une jeune fille de 12-13 ans).

Dans un genre de situation comme celle-ci un DSQ peut s'avérer la meilleure décision.

DEUXIÈME SITUATION :

Épreuve relais mixte Junior/U-23. Une équipe américaine en relais mixte a démolie toutes les équipes. 12 équipes sur 16 ont été contraintes à se retirer de la course pour ne plus être sur le même tours à vélo. La fille du premier relais avait déjà participé à une épreuve de la WTS. Pour une course qui se devait d'être de niveau développement, vous en parlerai avec Francis Sarrasin Larochelle.

Évidement, puisque c'était supposé être une épreuve de niveau développement, il y avait des athlètes de tous les niveaux.

La portion de vélo ce déroulait sur deux tours. Ma mission n'était pas compliquée : surveiller pour le « lap out » (retirer un athlète lorsqu'il est dépassé par le meneur sur la portion vélo). Ainsi, j'ai suivi à moto, la meneuse de la course afin de surveiller tout rattrapage et de m'assurer que toutes les équipes encore en course étaient sur le même tours de vélo.

Lors du premier relais, la meneuse (une athlète ayant participé à une course de la WTS) a suivi longuement une retardataire sans pouvoir la rattraper. La meneuse était toujours quelques mètres derrière.

Finalement, au bas de la côte décrite précédemment, la meneuse a rattrapé la retardataire et la dépassé, dans la courbe, en toute fin de descente. On applique alors le règlement « lap out ». Facile direz-vous!

Analyse post-mortem : Est-ce que j'ai analysé toutes les situations et options possibles? Je ne suis pas certain. Tout comme mon premier « start line » trois choses me préoccupaient :

- La vitesse que roulait cette fille en descente (c'était impressionnant, elle devait rouler plus de 80km/h). Il ne faut pas oublier quelle a déjà participé à une WTS;
- Me tenir après les poignées de la moto. Je ne suis pas un habitué;
- Et le doublage du dernier athlète.

Puisqu'il était très difficile de pouvoir arrêter l'athlète doublée dans cette section du parcours, la retardataire a finalement repris la tête sur le plat et passée devant la meneuse. La retardataire a donc conservé l'avantage devant l'américaine jusqu'à la zone de transition (ce qui la laissait, théoriquement, sur le même tours). Finalement, la retardataire a été contrainte à arrêter car j'avais déjà appelé le « lap out ». Le mal est fait : une équipe DSQ et trois équipiers qui n'auront jamais effectué leur relais.

Quand je réanalyse la situation, je me pose la question suivante : Est-ce que j'ai tout analysé avant d'appeler le « lap out »?

Encore ici il y avait deux options qui n'ont pas été analysées en profondeur :

- Est-ce que la meneuse aurait pu sillonner dans la côte et de se servir de la retardataire pour gagner un certain avantage? Ce qui est certain c'est que ce n'était pas du sillonnage roue dans la roue. Mais est-ce que la distance de 10m a toujours été respectée et ce sur toute la descente. Voilà la question qu'on pourrait se poser. Je ne saurais vous répondre car, sans reprise vidéo, je ne pourrai jamais revoir ce que je n'ai pas vu.
- La seconde concerne le règlement 3.3 e.) (ii) : *Other infringements. See appendix K for list.* À l'Appendix K, 84 il est mentionné: *Dangerous riding during the bike segment – Time penalty.*

Avant d'appeler la DSQ à l'officiel en chef j'aurais pu prendre une seconde ou deux pour mieux analyser le contexte. A-t-il eu sillonnage? A-t-il eu une situation dangereuse qui était occasionnée par un doublage dans une courbe en fin de descente à plus de 80km/h.

Une pénalité de temps n'aurait rien changé à la course car stratégiquement elle aurait été purgée par le dernier relais. Cependant le sillonnage, s'il y a eu lieu, m'aurait permis d'avertir la meneuse (Appendix K, 72 : *Warning and amend*) et ainsi de rétablir l'ordre d'avant le dépassement. Du moins, cela aurait permis à un athlète supplémentaire d'effectuer son relais.

Ici, je ne veux pas remettre en cause ma décision. Je veux juste mentionner que des options il peut en avoir plus qu'une. Il faut prendre le temps et d'analyser toutes les situations et ce, même à 80km/h assis sur une moto!

TROISIÈME SITUATION

Pour ceux et celles qui ont vu ou qui pourrait revoir la course Élite homme, vous verrez au dernier tours 8 athlètes, dans le groupe de poursuite, s'empiler les uns par-dessus les autres. Et oui, puisque je suis sur la moto, je suis le premier officiel à arriver sur le lieu de l'accident.

Ici, je vous dirais que j'ai géré la situation d'une façon professionnelle et dans la mesure de mes compétences. Je ne remettrai jamais en cause mes décisions et mes actions sur l'évènement. On comprendra que ce n'est pas facile à gérer et que cela s'est passé très « rapidement ».

Cependant, suite à ce qui s'est passé, j'ai un bon conseil à vous donner. Ne parler jamais de « crash » comme si cela est du passé ou que s'est arrivé sur une autre course. Il y en aura toujours un autre sur un évènement futur. Peut-être que le prochain sera sur celui que vous êtes officiel. Aussi, ne prenez pas pour acquis qu'un « crash » à vélo est la responsabilité du « chief bike ». C'est tous notre responsabilité d'intervenir le plus rapidement possible.

Lors d'un évènement semblable, dans une WTS, ont averti le « chief VCC » qui est la personne en contact direct (à côté dans le même véhicule) du responsable médical. On se doit d'être claire lors des informations qu'on donne. C'est l'endroit exacte du lieu de l'accident et le nombre de blessé qui déterminera la gravité et le nombre de personnes médicale requises.

Moi et Hugues Bonin nous avons fait beaucoup de farces à propos d'un crash éventuel. N'ayez crainte ce n'était pas des farces de mauvais goûts. À cause des discussions que nous avons eues, quand j'étais en moto lors des courses groupe d'âge trop tranquilles, j'ai appris par cœur toute la « grid map » qui définit les différentes sections du parcours de vélo. Ainsi, même avec le stress, j'ai été en mesure de demander de l'aide rapidement et au bon endroit.

Un bon conseil, si vous pensez que vous n'êtes pas fait pour voir du sang et des athlètes couchés à terre, ne prenez pas le rôle de surveillant vélo. Ne prenez pas pour acquis que cela n'arrivera pas. Vous ne saurez pas un mauvais officiel pour autant. Je dirais même que cela pourrait peut-être aider.

FINALEMENT

Ce que j'ai appris de mon expérience de cette année à Edmonton est très difficile à expliquer. Chose certaines, si vous pensez que d'être sur une moto c'est de tourner en rond et donner des pénalités de « drafting » détrompez-vous. On peut changer l'allure d'une course.

Un conseil que je me suis fait donner après que toutes les courses soient terminées : Il est plus facile de dire Moto-1, Moto-2 ou Moto-3... que de dire « chief bike », « assistant bike 1 » ou « assistant bike 2 »... lorsqu'on fait un appel radio et c'est tout aussi efficace. Bin oui toué, t'aurais pu nous le dire au début.