



LE 5ème RAPPEL GENERAL

Le bulletin d'information des arbitres de la F.F.V.

Comité de Rédaction : Jean-Pierre GROSGOGEAT, Claude VIDAL, Paul ROUSSANGE

Février 95

E
D
I
T
O
R
I
A
L

Le fait que je me soit réjoui (un peu trop vite?) de la tenue du colloque de décembre est sans doute dû à ma naïveté naturelle.

Je sais qu'il est très souvent difficile d'être entendu, alors écouté vous pensez bien !...

J'ai pu constater à plusieurs reprises que certains d'entre vous considèrent que les souhaits et recommandations du président de la C. C. A. ne s'adressent qu'aux «autres».

Je vous rappelle, encore une fois, que les règles (peu nombreuses) de fonctionnement du corps arbitral de la F. F. V. ont été approuvées par le comité directeur et qu'à ce titre il convient de les respecter.

C'est à cette condition que nous serons reconnus et pris au sérieux.

Autre chose; sachez une bonne fois pour toute, pour ce qui me concerne, que la naïveté n'engendre pas les états d'âme.

Cela étant dit, nous entrons aujourd'hui dans une période d'intense activité. Je suis certain que vous apporterez tous à vos fonctions d'arbitrage tout le soin, la compétence et la conscience nécessaire

Le Président de la C. C. A.
G. ARDILEY

METHODES DE MOUILLAGE D'UN PARCOURS DE REGATE AU GPS

Pour permettre, à chaque personne concernée, de tirer profit du sujet, nous avons demandé à M. GIRARD et P. MONZAT de clarifier le problème.

Vous trouverez l'article de M. GIRARD qui suit, et puis si vous en sentez le besoin, un exposé technique de P. MONZAT est à votre disposition. Il sera publié dans un prochain numéro.

Prenez quelques précautions avant d'appareiller: assurez-vous de la fiabilité de votre matériel généralement un petit GPS portable. et commencez systématiquement la journée avec un jeu de piles neuves dans l'appareil plus un autre en réserve. Vous n'aurez évidemment pas ce souci si votre GPS est alimenté par les batteries du bord.

Votre GPS doit être réglé sur le système géodésique des cartes marines que vous employez. Rappelons qu'il

existe un système géodésique mondial et récent, le «WGS 84», mais aussi un certain nombre d'autres, continentaux ou nationaux dont «Europe 50», le plus utilisé dans nos eaux. Il faut donc s'assurer de la concordance entre carte et GPS.

Enfin, branchez votre GPS avant la sortie du port. pour lui laisser le temps «d'accrocher» ses satellites et profitez-en pour vérifier ses indications sur un point fixe connu, jetée, phare, balise etc.

(Suite en page 2)

LE PAVILLON BLEU A L'ARRIVEE

Quelques Comités de course s'interrogent sur la nécessité d'arborer, dans le cas d'une réduction de parcours à une marque, un pavillon bleu sur la ligne d'arrivée, pensant que la signification du pavillon «S» est suffisante.

Question 1 : Le pavillon «S» dispense-t-il de l'envoi du pavillon bleu ?

La règle 4.1 «S»(c) dit: «A une marque à Contourner : Finissez entre la marque à contourner et le bateau comité « La règle ne précise pas où doit être envoyé ce pavillon «S». Ce devrait être logiquement sur le bateau comité, mais on peut aussi imaginer qu'il puisse être envoyé au voisinage de la marque, sur un bateau pointeur. voire sur la marque elle-même par exemple s'il s'agit d'un bateau.

D'autre part cette ligne d'arrivée sera forcément différente de celle décrite comme prescrit par la règle 3.2(a)(iv).

La règle 4.1(c) «Pavillon ou Voyant bleu -Signal d'Arrivée» précise que quand ce pavillon (ou voyant) est envoyé sur un bateau comité, il signifie : «le bateau comité est à poste sur la ligne d'arrivée».

Les règles prévoient donc deux pavillons ayant chacun une signification, et précisent, en introduction de 4.1 que «Sauf prescriptions contraires des IC, les pavillonsdoivent avoir des significations indiquées dans cette règle.»

Le problème est donc moins celui de l'obligation de mettre tel ou tel pavillon que le respect des principes de communication

(Suite en page 3)

METHODES DE MOUILLAGE D'UN PARCOURS DE REGATE AU GPS

Suite de la Page 1

Vous êtes maintenant prêt à mouiller votre parcours dans les meilleures conditions. avec une précision normale de 50 à 100 mètres par rapport à la carte. et de quelques mètres seulement en position relative. par exemple pour retrouver l'une de vos bouées. Vous pouvez adopter le tout-électronique en profitant des possibilités des modes «navigation» et «way-points» de votre GPS, choisir une solution simple en se contentant de sa fonction «position», ... ou adopter des procédés intermédiaires. De toute façon, il faudra commencer par attendre que le bateau du Comité de Course soit mouillé dans la zone de départ et relever sa position GPS exacte, plus celle de la marque sous le vent. C'est l'indispensable point d'origine de votre parcours. Prenons l'exemple d'un classique triangle «olympique».

Si vous avez choisi le tout-électronique, vous devez rentrer dans la machine ou lui faire calculer toutes les marques de parcours selon:

- la position de la ligne de départ et surtout de la marque sous le vent
- la direction du vent affichée par le Comité de Course, donc l'axe du parcours
- le diamètre de parcours choisi par le Comité de Course selon les I C et les conditions météo.

Le GPS vous emmènera successivement à la position calculée de la bouée au vent. puis de la bouée de large, que vous n'aurez plus qu'à mouiller au bon endroit.

Cette méthode est efficace mais pas très «parlante» parce qu'elle n'est basée que sur des chiffres abstraits de latitude et de longitude, peu reliés au plan d'eau tel qu'il apparaît sous vos yeux avec ses particularités, ses amers, ses dangers éventuels: une simple erreur de frappe à l'entrée des données. non détectée à temps, peut créer de vrais problèmes. Elle doit donc être réservée aux personnes bien rodées au maniement du GPS.

Vous pouvez donc lui préférer une autre méthode en laissant le GPS sur la fonction «position», et en traçant le parcours sur la carte selon les procédés classiques de routage. avec une bonne vieille règle Cras et un crayon. Une éventuelle erreur de manipulation du GPS est facilement détectée. et c'est très rapide pour qui a l'habitude de la table à carte. Dans les mers à marée, si vous souhaitez rester près du port, vous aurez aussi l'avantage

d'ajuster précisément la position du parcours en fonction du tirant-d'eau des voiliers concurrents.

On peut aussi marier le GPS aux bonnes vieilles astuces du partait petit mouilleur: lors des Championnats du Monde IYRU 1994 à La Rochelle, j'utilisais un schéma de parcours (trapèze cette fois-ci) découpé à l'échelle dans du bristol et reporté à la demande sur la carte, aussi bien pour les tracés initiaux que pour les changements de parcours après variation du vent. D'autre part, les départs et changements de parcours y étant très nombreux et pour ne pas noircir ma carte, j'utilisais de simples photocopies format A3 de la zone de course en guise de fond de carte: un parcours, une photocopie sans risque de confusion entre deux parcours successifs sur une carte surchargée. Avec un autre avantage: l'archivage automatique des différents parcours de la journée et de tout le championnat.

Ces façons de faire ne sont certes pas des nouveautés, mais elles sont sûres, rapides, efficaces. et complètent finalement très bien un moderne GPS dans son rôle de positionneur.

Vous pouvez également utiliser - en dehors de sa mission normale la fonction «MOB» (Man Over Board = homme à la mer) de votre GPS pour entrer instantanément la position de la marque sous le vent, et afficher en permanence relèvement et distance de votre vedette par rapport à ce point de référence. Il est facile, à partir de ces données, de tracer ou de modifier votre parcours.

N'oubliez pas, si ce n'est fait directement sur la carte ou enregistré dans l'appareil, de noter soigneusement sur un carnet les positions GPS des marques de parcours au fur et à mesure de leur mouillage. Ces renseignements peuvent être indispensables à l'établissement de certains classements (en temps compensé avec système temps sur distance, en IMS, etc) et permettent de couper court à toute contestation sur les caractéristiques du parcours.

Enfin il faut se garder de faire aveuglément confiance à son GPS. Cultivez votre sens de l'orientation. et si la visibilité est mauvaise, redoublez de méfiance! L'électronique et ses facilités ne doivent pas vous faire oublier le sens marin et la nécessité de recoupements aussi fréquents que possible: l'usage du GPS n'exclue pas celui du compas de relèvement, de la règle

Cras et des jumelles mais il apporte une précision remarquable, et son prix devenu raisonnable le rend maintenant indispensable à toute épreuve un tant soit peu relevée.

Michel GIRARD, Avril 1995 (texte condensé, une version plus complète est disponible sur demande.)

LE PAVILLON BLEU A L'ARRIVEE

Suite de la Page 1

entre le Comité et les concurrents, qui passe par des signaux visuels prévus pour éviter toute ambiguïté. La présence du pavillon bleu, avec ou sans pavillon «S», indique clairement que le bateau du comité est à poste pour procéder à l'arrivée. Cette indication aux concurrents va donc au-delà de la description de la ligne ou de la réduction de parcours.

L'envoi du pavillon «S» ne remplace pas l'envoi du pavillon bleu.

Question 2 : Un concurrent peut-il réclamer si le pavillon bleu n'est pas arboré par le comité ?

Il est rappelé qu'un concurrent ne peut pas réclamer contre le Comité de Course, mais peut demander réparation «*quand il peut démontrer que sa position finale a, du fait d'une action du Comité de Course, subi un préjudice sans qu'il y ait eu faute de sa part.*» (Cas IYRU 95).

Il faut donc dissocier la réparation de l'erreur (action erroné ou omission) du Comité de course. Le refus d'accorder réparation ne signifie pas que l'action d'un Comité était correcte, mais seulement que le concurrent n'a pas subi de préjudice notable à cette occasion.

Bernard BONNEAU 07/10/94

LA TRADUCTION DES CAS I. Y. R. U. EST DISPONIBLE

LA PLACE DE L'ENTRAINEUR PENDANT LES COMPETITIONS

LA CHARTE DES ENTRAINEURS

(Cette Charte est issue d'une décision du Bureau de la FFV du 18 juin 1979. Les articles signalés par une astérisque ont été ajoutés depuis)

L'ORGANISATEUR :

- ne doit pas automatiquement inclure l'entraîneur dans son dispositif de surveillance
- prévoira un Dossier pour chaque entraîneur (dossier, laissez-passer)
- organisera une réunion entraîneurs, Présidents de Comité de course et de Jury avant le commencement des épreuves et cette réunion pouvant être par la suite journalière
- * s'engage, suite aux interventions de sécurité des entraîneurs, en cas de force majeure (coup de vent, recherche) à assurer le ravitaillement en carburant
- * fournira à l'entraîneur, à la fin de l'épreuve un jeu de résultats complets
- * considérera l'entraîneur comme le responsable de l'équipe par qui transiteront les informations importantes (hors infos officielles transmises aux concurrents selon le RCIV et les IC)

L'ENTRAINEUR :

- s'engage à prévenir, si possible à l'avance, l'organisateur de sa venue
- n'est pas là pour augmenter le nombre de bateaux de surveillance, ayant un rôle important à jouer auprès de ses coureurs avant et après l'épreuve (cependant, il peut naturellement venir en aide à un Comité de Course' mais ne peut être inclus dans l'organisation sans son accord
- profitera de la réunion journalière pour faire connaître ses observations et celles de ses coureurs
- s'engage à ne donner aucune instruction à ses coureurs après le signal préparatoire
- s'engage à respecter les consignes du Président de Comité de course
- * s'engage, sauf cas de force majeure, à rester à l'arrière de la flotte et à 100 mètres de tout voilier en course, et à ne pas se tenir, à partir du signal préparatoire, dans les prolongements de la ligne de départ
- * sera le porte-parole de son équipe auprès de l'organisateur

COMMENTAIRES

Le dernier texte officiel d'une **Charte des entraîneurs** remonte à juin 79. Ce texte avait été adopté par la Bureau de la FFV. A la lecture, il porte bien ses quinze ans et l'engagement mutuel qu'il implique entre entraîneurs et organisateurs semble toujours parfaitement d'actualité.

Le principe de base est le **respect** des tâches et missions de chacun, en évitant les ambiguïtés et les incompréhensions sources de conflit:

L'entraîneur doit être reconnu; il a une mission éducative à l'égard de son équipe à la fois pour l'aider à optimiser des résultats, et pour l'intégrer dans le schéma général de la compétition. Il est le vecteur de certaines informations, il est présent sur l'eau, et reste l'interlocuteur de l'organisateur pour les problèmes collectifs dans le déroulement de la compétition.

L'organisateur, pris ici au sens large, a mis en place un dispositif général pour assurer le bon déroulement de la manifestation Il est tenu par de multiples obligations et doit

assurer la coordination d'une équipe. Il va retrouver l'entraîneur à différents stades: au moment des inscriptions, pendant la jauge, sur l'eau, à l'entrée de la salle de Jury. et devant les tableaux d'affichage des résultats.

La Charte des entraîneurs est certainement insuffisante. Elle a au moins l'avantage de formaliser un accord de principe pas trop contraignant et applicable partout. Elle est, en outre, l'embryon de reconnaissance d'une fonction et d'un statut, souvent remise en cause à cause des abus ou des infractions de certains accompagnateurs ou entraîneurs, ou par l'irrasabilité de certains organisateurs ou arbitres.

QU'EN PENSER ?

Il est nécessaire à ce propos, de rappeler qu'en voile en particulier, un des objectifs principaux de l'entraînement est certainement l'aptitude à la prise de décision autonome et l'acquisition d'un comportement responsable au-delà des savoir-faire techniques et autres apprentissages. La compétition est la mise en pratique de cette autonomie, aussi bien sur l'eau que devant un Jury, et la faute assortie de sa sanction font partie du

jeu. Vouloir se mettre en écran dans cette dynamique n'est pas digne de la mission d'entraîneur et provoque souvent le contraire de l'effet recherché.

Il est vrai que certains organisateurs, certains arbitres, ont des difficultés de communication avec les régatiers et leur encadrement sportif. C'est, le plus souvent, par méconnaissance ou à cause de la tension due aux multiples sollicitations C'est aussi le résultat d'un manque de considération de ceux qui régatent à l'égard de ceux qui les font régater Dans tous ces cas, ni le mépris ni l'agressivité n'amélioreront les relations mutuelles L'entraîneur, par le recul qui lui est permis, par ses facultés d'analyse, devra souvent jouer de la pondération, relativiser les erreurs, calmer les esprits expliquer, et combattre les désastreux effets de groupe. Ce n'est qu'à ce prix qu'il sera respecté et écouté. tant par les organisateurs qui verront en lui un interlocuteur désireux de régularité sans parti pris, que par les coureurs.

L'entraîneur est, pour moi un des partenaires essentiels d'une régatée, alors que l'apparence

COURSES EN FLOTTE

Nous vous rappelons que le **Nombre maximum de bateaux** au départ d'une course en flotte est de **100**.

En cas de dépassement de quelques bateaux une **dérogation** de la C. C. A. est nécessaire.

Dans tous les cas de figure assurez vous que les moyens de sécurité sont suffisants.

N'oubliez pas que lorsque vous donnez un départ **vo**tre **porpre** **responsabilité est engagée**.

pourrait le placer plutôt en porte-à-faux, comme celui qui ne court pas et en même temps ne participe pas à l'organisation L'expérience du haut niveau, soit du côté entraîneur. soit du côté organisateur ou Jury, m'a conforté dans cette opinion Il est par exemple saisissant de voir, dans le circuit des Semaines Eurolymp (Hyères, Kiel. Medemblik)! les liens qui existent entre les Entraîneurs. les Arbitres, les Organisateurs, et la communication qui s'ensuit. Et il est d'usage courant de consulter les entraîneurs avant toute décision importante, ou de recueillir leur avis en cas de doute. Il faut souligner d'ailleurs que. bien que concurrents, les entraîneurs de différents pays savent coopérer, s'associer quand une décision décision nécessaire.. et remettre dans le droit chemin un collègue qui par son comportement mettrait en péril cet équilibre

Attention toutefois à ne pas me faire dire qu'en respectant cet esprit la régatée n'est que petite brise portante. Les coups de chien sont nombreux, les coups de gueule existeront toujours, et on ne pourra jamais éviter les erreurs d'arbitrage . Les régatiers tricheurs ou les organisateurs défaillants et de mauvaise foi. Il font partie du jeu et une de nos missions est d'apprendre à les subir quand on ne peut faire autrement, à les dénoncer quand l'occasion se présente, mais toujours en restant dans les limites de ce qui n'est qu'un sport.

Bernard BONNEAU

JEAN LEBELY

Jean Lebely nous a quitté le 17 Février, il venait d'avoir 77 ans. Jean fut un grand passionné de notre sport et un dirigeant actif.

Il naviguait, dans les années qui suivirent la guerre, en Moth sur le plan d'eau de Porcheville près de Nantes, C'était A l'époque un endroit champêtre et calme. Hélas la construction au bord de l'eau d'une horrible centrale électrique de l'EDF a détruit à jamais ce cadre et chassé les régatiers de ce bassin. Jea. devint dirigeant et fut élu au conseil de direction de la F.F.Y.V. où il prit la responsabilité de la commission sportive. Mais pour nous, les arbitres, c'est le rôle prépondérant qu'il joua dans la première organisation de l'arbitrage qui reste son oeuvre principale. Membre du Comité des Règlements de Course il proposa à Frantz Beaumaine, alors Président, de reconnaître la qualification de nos juges et membres des comités de course. Ainsi fut donc créée la première liste des arbitres nationaux de la F.F.Y.V. Il organisa des cours pour les jurys et aussi des examens pour vérifier leurs connaissances. Accusé de vouloir contrôler, d'être un dictateur et faire du scolaire il y eut une union contre lui et il quitta alors toutes ses fonctions dans le cadre de la F.F.Y.V. mais continua à être un arbitre actif dans sa Ligue et dans son Club.

Nous adressons nos condoléances émues à sa famille et l'assurons que le souvenir de Jean restera vivace dans nos cœurs.

Jean LEMOINE

Commission Nationale de Discipline

Décision du 9 janvier 1995

Monsieur Olivier DALIDEC, licence n° 013758. 1 an de suspension de licence avec sursis (pas de répercussion au niveau des compétitions) Monsieur Yann SUNE licence n° 437580 1 an de suspension dont 9 mois avec sursis Soit une suspension ferme du 13 janvier 1995 au 12 avril 1995.

Décision du 16 février 1995

Monsieur Olivier BOUF licence n° 598060, 18 mois de suspension de licence dont 9 mois avec sursis soit une suspension ferme du 13 mars 1995 au 12 décembre 1995, donc interdit de compétition pendant 9 mois.

LICENCES SOYEZ VIGILENTS

Lorsqu'il survient des problèmes graves (malheureusement) les arbitres, en particuliers les présidents de comité de course, sont toujours en première ligne.

Nous vous rappelons que tout concurrent doit être en mesure de présenter sa licence lors de son engagement à une course.

Une déclaration sur l'honneur de la part d'un coureur ayant «oublié» sa licence n'est pas suffisante, même si une vérification à été faite par minitel, un certificat médical doit être présenté.

Soyez fermes avec les coureurs et les organisateurs et n'oubliez pas que votre responsabilité est engagée.