

LE 23ème RAPPEL GENERAL

Le bulletin d'information des arbitres de la FFVoile. Avril 2008

Sommaire

<i>L'éditorial</i>	<i>Philippe GOUARD</i>	<i>Pages 1 à 4</i>
<i>Arbitrage sur l'eau : expériences</i>	<i>Yves LEGLISE</i>	<i>Page 5</i>
<i>Le commentaire</i>	<i>Gérard BOSSE</i>	<i>Page 6</i>
<i>L'autorité du Comité de Course</i>	<i>Jean COADOU</i>	<i>Pages 7 et 8</i>
<i>Les comptes rendus des arbitres</i>	<i>Christine DAYON</i>	<i>Pages 9 à 12</i>
<i>Questions à la CCA</i>		<i>Page 13</i>

Chargé de la rédaction : Roland GALLIOT



L'éditorial

Par Philippe GOUARD. Directeur Technique National

A moins de 4 mois du début des JO en Chine à Qingdao, je souhaite vous faire part de quelques réflexions concernant l'arbitrage sur le haut niveau et chez les plus jeunes ainsi que l'utilisation des moyens électroniques d'aide à la décision des arbitres.

Le haut niveau sportif en voile concerne un public restreint et très ciblé qui consacre une bonne partie de sa vie professionnelle et personnelle dans sa préparation et la conquête de médailles ou de podiums.

On peut estimer à 8 ans minimum (2 à 3 olympiades) la durée nécessaire pour accéder à ce niveau d'excellence.

J'observe que le niveau mondial des « médaillables » toutes disciplines confondues (11 disciplines en voile aux JO actuellement) progresse d'olympiade en olympiade pour atteindre un nombre de 15 équipages approximativement capables de prétendre au podium.

Dans ce contexte sportif très disputé où les coureurs sont tous très proches les uns des autres les décisions des arbitres sur l'eau sont extrêmement lourdes de conséquences immédiates et souvent définitives pour accéder au podium.

Ma conviction profonde est que les JO sont l'aboutissement d'une partie de la vie des coureurs et des entraîneurs et que financièrement, des budgets de plus en plus importants sont engagés par les nations et leurs partenaires privés pour être compétitifs. Face à ce professionnalisme réel où les enjeux dépassent souvent le cadre purement sportif on doit s'appuyer sur un maximum de moyens de mesures et d'observations électroniques voire vidéo synchronisés dont les traitements s'effectueront en temps réel pour que les règles de course soient appliquées et respectées avec encore plus de pertinence.

J'observe qu'il y a plus de 15 ans, nous avons sur la Coupe de l'Amérique à San Diego, mis au point de tels systèmes avec succès et qu'à Atlanta en 1996 ces capteurs de haute précision associés à des logiciels de traitement nous fournissaient déjà des données pertinentes à l'usage des arbitres.

Je me souviens très bien de la perplexité des arbitres à Atlanta sur les résultats fournis par ces outils logiciels notamment sur l'analyse en temps différé de quelques croisements de solings entraînant des réparations voire des disqualifications de coureurs ...

Je me souviens aussi de la mise en place opérationnelle de la détection des départs prématurés(OCS) sur certaines séries aux JO avec bon nombre de réticences notamment des arbitres alors que nous leur proposons des aides scientifiques à la décision.

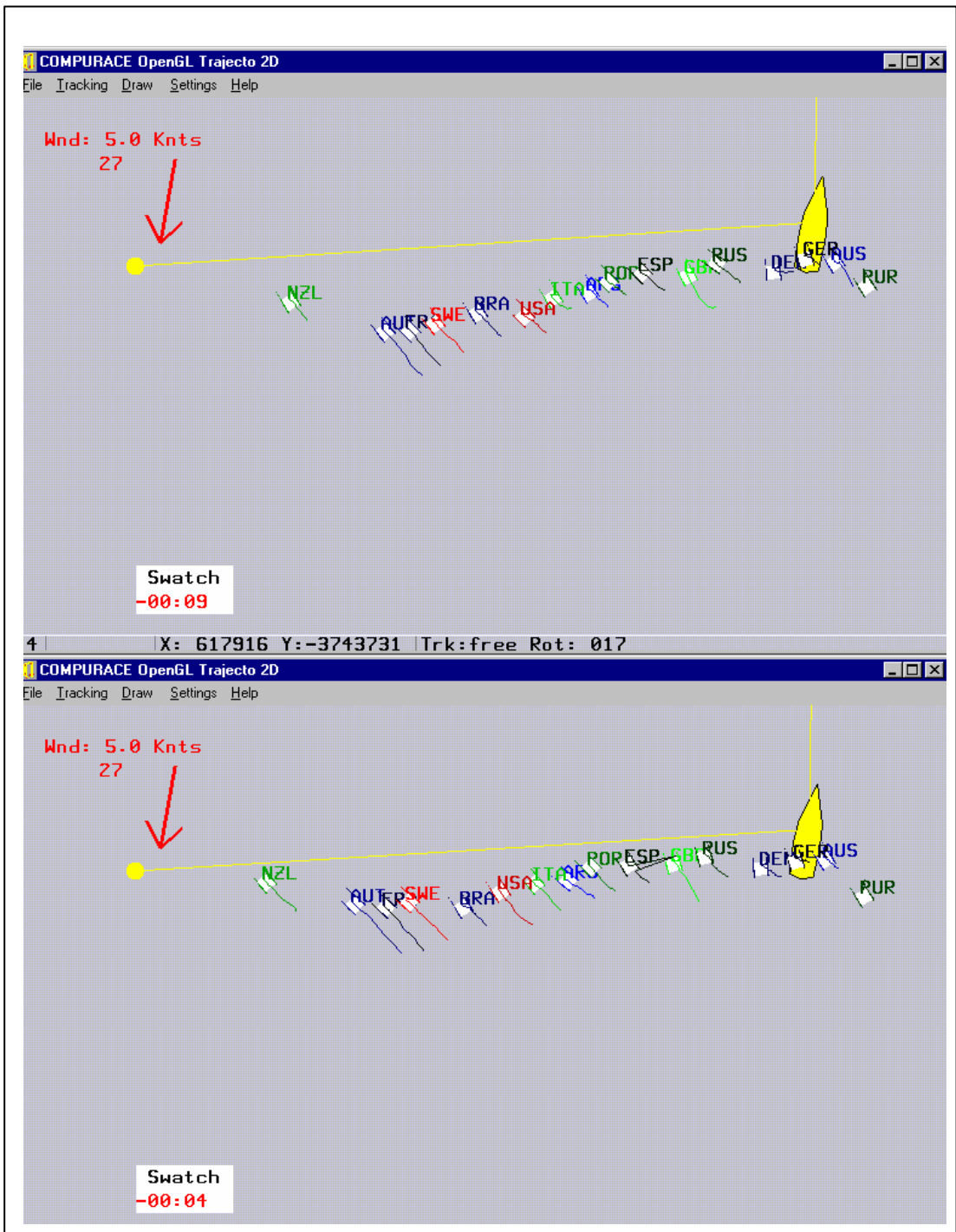
Positions à H-9"

Relevé d'OCS sur un départ en Tornado.

Course 2

JO Sydney

Positions à H-4 "



Tous ces outils ont été conçus pour faciliter votre travail et l'excellence de votre métier pas pour vous écarter.

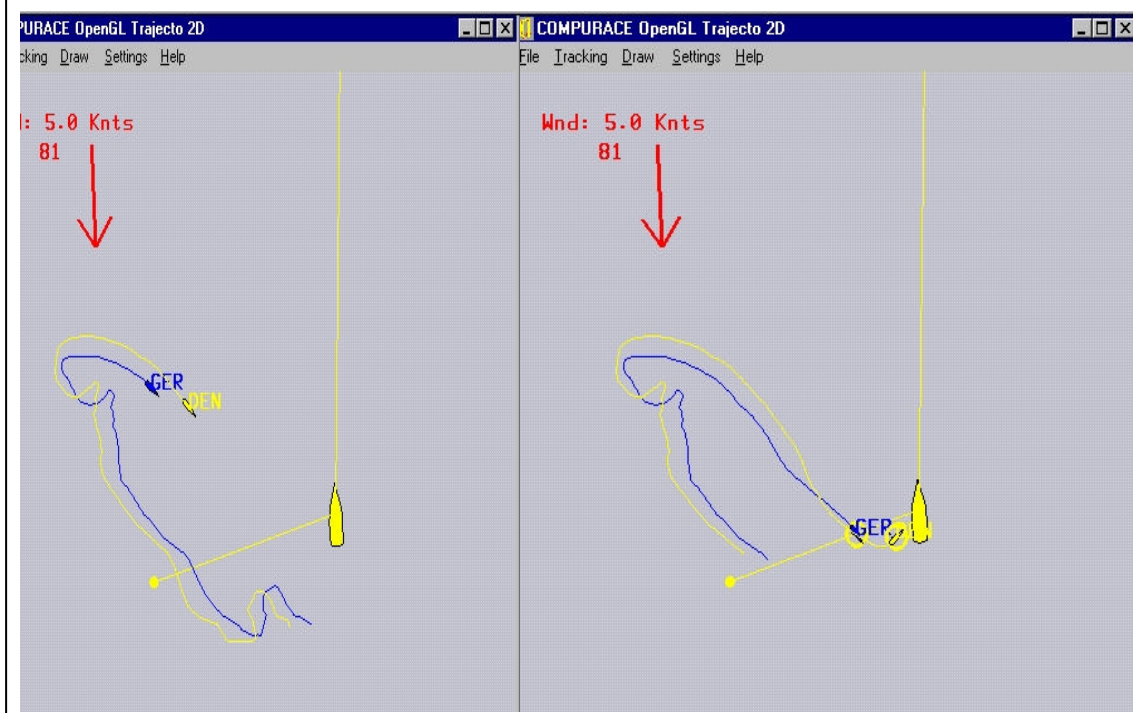
Dans de nombreux championnats du monde ou aux JO ces outils servent essentiellement à la médiatisation mais ils ont surtout très puissants et pourraient vous permettre réellement de mieux vous aider.

Les GPS que j'utilisais aux JO en 1988 en Corée pesaient 80 kg aujourd'hui pour moins de 80 g vous disposez de capteurs avec les mêmes fonctionnalités !!!!

Exemple de séquences de « tracking » (finale de Match Racing Soling).

A gauche :
H-19"

A droite :
H+8"



Au départ le circling se déroule au dessus de la ligne, ce qui fait qu'au top départ les deux bateaux sont OCS et doivent repasser dans la ligne.

Par ailleurs, j'apprécie particulièrement, pour les plus jeunes, toutes vos initiatives et celles de l'ISAF concernant la mise en oeuvre de Règles de Course à la Voile simplifiées.

A force de nous faire cataloguer de sport intellectuel, complexe, incompréhensible, nous devons tous et toutes à tous les niveaux montrer notre capacité à proposer des solutions simples pour un public qui veut naviguer et se confronter avec son voisin d'un jour....

On ne vendra par notre « Ame » parce que l'on aura simplifié les règles et que vous les aurez mises en application.

Enfin, je voudrais vous remercier toutes et tous pour votre souci permanent d'écoute et de l'attention que vous pourrez porter à nos réflexions.

Nous travaillons avec un public qui aime la voile à un instant « T », mais qui est par ailleurs très sollicité par d'autres activités plus faciles à mettre en oeuvre.

Fidéliser, expliquer, simplifier les règles font partie de nos missions prioritaires.

J'en parle souvent avec les cadres et les élus de la Fédération car je suis convaincu que nous vivons un tournant important au niveau mondial dans la compréhension simplifiée de la voile pour tous et toutes ...La voie de la complexité n'apportera rien et j'apprécie tous les efforts que vous faites pour aller dans le sens de la SIMPLICITE et de la pédagogie auprès des jeunes et des moins jeunes....

BON VENT A TOUTES ET A TOUS.

ARBITRAGE SUR L'EAU : EXPERIENCES

Par Yves LEGLISE, Juge International

Le Dragon, c'est un beau bateau.

C'est un bateau lourd, cher, c'est un bateau long et étroit, relativement lent, c'est un bateau qui peut présenter jusqu'à 100 exemplaires sur une ligne de départ.

J'arbitre les Dragon depuis de nombreuses années sur la plupart de leurs épreuves en façade atlantique. J'ai fréquemment vu de graves contacts, entraînant de lourdes et onéreuses réparations. D'où des protestations pas très passionnantes, déposées dans le seul but d'être mieux indemnisé – ou moins pénalisé. C'est du moins ce que pensent les concurrents, qui ne protestent que pour obtenir leur précieuse décision afin de fournir un avis "autorisé" aux assureurs.

L'AFSID (Association Française de la Série Internationale des Dragon) m'a demandé de réfléchir à un système d'arbitrage sur l'eau, avec sanction directe, tout en respectant les règles de course en flotte.

Nous avons choisi la Drag's Cup, réunissant trente bateaux début Novembre à Cazaux, pour essayer. J'ai donc ajouté l'article suivant aux Instructions de Course :

15.3 Arbitrage sur l'eau : *Lorsque le jury sur l'eau constate une infraction aux règles, il envoie un pavillon rouge accompagné d'un signal sonore. Il appartient aux concurrents de prendre toute disposition par eux jugée utile. L'absence d'action de la part des concurrents pourra donner lieu à protestation de la part du jury.*

Nous avons deux bateaux jury sur l'eau (des coques open rapides), ce qui nous a permis de bien entourer la flotte (parcours au vent). En quatre jours et huit courses, nous avons sifflé quatre fois. Les quatre fois les bateaux ont réparé (après le coup de sifflet, et plus ou moins bien, les dragonnistes ayant une fâcheuse tendance à confondre 360 et 720).

Trois fois ont concerné la règle 18, comme il fallait s'y attendre. La notion des deux longueurs n'est pas bien fixée dans l'esprit des concurrents, et ces deux longueurs peuvent être très élastiques...

La quatrième fois a concerné une règle 10 manifeste : le bâbord n'a pas vu le tribord, qui a dû virer en catastrophe.

Mais le plus intéressant je pense réside dans la satisfaction clairement manifestée par les concurrents d'une part, et dans les discussions qui ont suivi le soir

d'autre part. Ils sont venus nous poser des questions, chercher des précisions, bref, s'intéresser davantage aux règles, un peu dans l'esprit de ce qui existe en match racing. J'aurais pu vendre une dizaine de RCV si j'avais eu du stock !

Denis Vanier, qui était concurrent sur cette épreuve, m'a parlé de ce que les Melges avaient fait sur un mondial, et m'a envoyé l'article des IC faisant référence à l'arbitrage sur l'eau :

Article 14 Pénalités

14.1 Les RCV 44.1 et 44.2 sont modifiées de telle façon qu'un seul tour est demandé, comprenant un virement et un empannage, sauf pour les pénalités données par le jury sur l'eau, qui seront de 2 tours, comprenant 2 virements de bords et 2 empannages.

Article 16 Protestations et demandes de réparation.

16.10 Si un membre du Comité de Protestation est témoin d'incident dans lequel une RCV du chapitre 2 ou la RCV 31 est enfreinte, et s'il décide qu'aucun des bateaux n'a rien fait pour s'écarter afin d'effectuer une pénalité, il peut indiquer son observation par un coup de sifflet et un pavillon rouge. Les bateaux peuvent réparer en réalisant une pénalité de 2 tours le plus tôt possible. Si aucune pénalité n'est réalisée, le jury pourra protester.

Si le jury est témoin d'un incident qui ne peut être sanctionné par un pavillon rouge, il peut montrer un pavillon blanc accompagné d'un coup de sifflet, espérant que l'un des bateaux réclamera de retour à terre, si aucun des deux n'a réalisé une pénalité d'un tour.

Un pavillon vert indique que le jury est sûr qu'il n'y a pas d'incident.

Une action ou un manque d'indication du jury en accord avec l'article 16.10 des IC ne pourra pas entraîner une demande de réparation.

Les bateaux du jury peuvent se situer à n'importe quel endroit du plan d'eau. Leur position ne pourra pas provoquer une demande de réparation.

Je suis d'accord pour limiter à 360° la rotation de pénalité, surtout avec un Dragon. L'idée que cette pénalité passe à un tour si le concurrent attend la décision du Jury me plaît bien aussi.

Multiplier les pavillons ne me paraît pas judicieux en Dragon. Les Melges sont sûrement plus habitués au match racing et aux signaux des umpires.

Par contre, je ne comprends pas trop l'utilité du pavillon blanc... On pourrait peut-être se limiter à un rouge et un vert.

Les commentaires de Gérard BOSSE

Juge International

L'article et rapport de Yves LEGLISE illustre bien les préoccupations actuelles. En effet, on voit maintenant de plus en plus les juges sur l'eau, certes d'abord pour la règle 42 et l'application de l'annexe P mais il devient naturel pour les concurrents et donc les classes, de demander aux juges d'être plus pro-actifs dans les endroits stratégiques de la régate afin de faire respecter les règles dans des flottes où les bateaux sont de plus en plus nombreux et les règles de plus en plus transgressées, ou de moins en moins appliquées !

D'où les nombreuses applications dans les flottes monotypes où les bateaux sont assez concentrés, Mumm 30, Melges 24, Dragon... Ces procédés d'arbitrage s'appliquaient depuis fort longtemps dans la classe des Laser.

On voit fleurir un certain nombre de textes assez différents.

Rappelons à ce propos que la prescription de la FFVoile à la RCV 86.3 s'applique à toutes les régates organisées sur le territoire national (internationales comprises cf *)

Règle 86.3 : Prescription de la FFVoile (*) :

Une autorité organisatrice qui désire modifier une des règles listées en 86.1 dans le but de développer ou d'expérimenter de nouvelles règles doit au préalable obtenir l'autorisation écrite de la FFVoile et lui rendre compte des résultats dès la fin de l'épreuve. L'autorisation de la FFVoile doit être mentionnée dans l'avis de course et les instructions de course et être affichée au tableau officiel pendant la durée de la régate.

Plusieurs aspects se dessinent,

- le juge observateur aux endroits stratégiques, dissuasif par sa présence, qui signale en sifflant et en montrant un pavillon (la plupart du temps rouge) qu'il a vu un incident et qu'il attend des concurrents concernés une protestation et/ou une pénalité de reconnaissance d'infraction.

Commentaire GB : C'est un premier niveau d'intervention assez facile à appliquer, assez efficace tout au moins au début de l'application ; en effet, lorsque les concurrents se rendent compte que des infractions sifflées n'ont été suivies ni de pénalités, ni de protestation, la crédibilité du système devient très relative !

- Le juge observateur aux endroits stratégiques qui attend la protestation d'un concurrent, si l'autre bateau s'exonère en effectuant une pénalité légère (la plupart du temps 1 tour) l'incident est clos, quand aucun bateau n'effectue de lui-même dans un délai raisonnable une pénalité, le juge peut pénaliser le bateau fautif en infligeant une pénalité plus importante (la plupart du temps 2 tours) les parties et le juge se gardant la possibilité de déposer une protestation à terre.

Commentaire GB : C'est à mon avis la manière la plus efficace d'intervention sur l'eau en respectant les premiers principes de l'auto arbitrage, il demande toutefois une bonne expertise des juges ainsi qu'un matériel adapté, ce système associé au contrôle de la règle 42 rendra les juges très occupés sur l'eau ! De plus, les protestations entre bateaux le soir en salle auront eu des témoins sur l'eau (juges) qui permettront assez souvent de justifier un certain nombre de faits.

- Le Juge direct sur l'eau qui intervient sur tous les incidents qu'il voit avec des pavillons différents pour signaler des décisions différentes (cf Melges cité par Yves)

Commentaire GB : C'est se mettre totalement à la place du concurrent et c'est à terme la disparition des protestations entre concurrents, un peu comme cela s'est fait pour la règle 42 quand les juges sur l'eau sont intervenus directement. De plus dans une flotte dense il est très rare de voir intégralement un incident et bien sur de couvrir l'ensemble des incidents, le risque est donc non seulement de ne pas améliorer la situation mais plutôt à terme de l'aggraver.

- D'autres demandes font jour actuellement en France
 - c'est la demande d'arbitrage « pédagogique » arguant que les règles sont trop compliquées et que les juges doivent les faire appliquer tout en les expliquant,
 - ou la demande de simplification des règles parce qu'elles sont trop compliquées.

Commentaire GB : cela sera le sujet d'un article plus approfondi car le sujet est vaste et particulièrement complexe et tout le monde (arbitres, éducateurs, responsables d'associations) doit se sentir concerné.

L'AUTORITE DU COMITE DE COURSE

Par Jean COADOU, Comité de Course National

Nous sommes tous convaincus que le Président du Comité de Course est au service des compétiteurs afin de leur "offrir" les meilleures conditions de régates possibles tout en respectant scrupuleusement les Règles de Course. L'équité est également la préoccupation majeure du Président du CC.

Mais parfois, il faut mettre le poing sur la table !

Un groupe reste un groupe. Il s'instaure parfois un rapport de force entre coureurs et comité qu'il est prudent de désamorcer rapidement. Le meilleur moyen est sans doute d'y réfléchir à l'avance. C'est ce qu'a fait notre ami brestois Jean Coadou.

Retard des coureurs pour la première course du jour

Le Président du Comité de Course doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour que l'ensemble du CC soit en place au minimum ¼ d'heure avant le premier signal d'avertissement, parcours mouillé. C'est la première condition de l'établissement des règles de fonctionnement : **le Comité de Course est prêt à l'heure.**

Une ligne de départ positionnée suffisamment tôt permet aux coureurs d'établir leur stratégie dans de bonnes conditions, attention toutefois aux lignes de départ mouillées trop tôt lorsque le vent est instable en direction, il sera peut-être nécessaire de remouiller la ligne quelques minutes avant le début de procédure, ce qui n'est jamais très bon vis-à-vis des coureurs mais parfois nécessaire pour assurer un premier départ. Les concurrents comprennent que le vent peut tourner, mais que le Comité est prêt et s'adapte...

Le retard des concurrents pour rallier la zone de départ lors de la première course du jour ne leur est pas toujours imputable, celui-ci peut être dû à des problèmes à terre : encombrement de la cale de mise à l'eau, retard dans des mouvements de sas pour sortir d'un bassin, dans ces conditions, bien évidemment, le Président du CC doit s'adapter et retarder le début de procédure jusqu'à ce que les concurrents aient rallié la zone de course. Il doit pouvoir s'informer de ces conditions auprès des bateaux du Comité qui lui rendent compte.

Si des concurrents tardent à rallier alors qu'ils ont eu raisonnablement le temps de rejoindre la zone de course, il n'y a aucune raison de retarder le départ et de pénaliser ceux qui sont à l'heure. Il faut dès le début de l'épreuve se montrer maître de la situation. Le fait d'attendre les retardataires peut avoir un effet boule de neige sur les jours suivants, leur nombre risque d'augmenter.

Gérer une série « agressive »

Des séries sont plus réputées que d'autres pour entraîner de nombreux rappels généraux; plus qu'une particularité liée aux supports ou aux concurrents, je pense que ceci est principalement lié au nombre de bateaux concernés par la procédure : plus le nombre de bateaux est élevé plus la probabilité d'avoir des rappels généraux est forte.

Il n'est pas toujours évident d'avoir un bon départ lors de la première procédure avec par exemple 80 lasers ou 85 J80, d'autant plus si le courant porte sur la ligne

Qu'elle est la conduite à tenir par le Président face à ce problème qui, à terme, peut entraîner des retards importants dans le déroulement d'une épreuve ?

Aujourd'hui quelle que soit la série concernée, l'ISAF et la FFVoile recommandent d'utiliser le pavillon P comme signal préparatoire pour la première procédure.

Les pavillons I, Z et Noir sont des pénalités (articles 30.1 – 30.2 – 30.3 des RCV) qui à coup sûr peuvent se révéler dissuasives.

En cas de rappel général, quel signal préparatoire employer pour la deuxième procédure? Il n'existe pas de règle, le CC peut faire le choix qu'il souhaite : P - I - Z - Z+I – Noir.

Si le rappel général est en partie dû à une ligne de départ mal positionnée par rapport au vent ou au courant, il n'est pas justifié de pénaliser les concurrents, il est donc assez judicieux de repartir sur un pavillon P en signal préparatoire.

Si le rappel général est la conséquence des concurrents qui se pressent sur la ligne, il faut pénaliser les plus agressifs, l'emploi du pavillon Z devient alors une solution qui amène les concurrents à réfléchir, 20 % de pénalité sur une flotte de 80 bateaux ce n'est pas anodin au niveau du classement. Il n'existe pas de règle en la matière, et c'est au Président du Comité de Course d'apprécier la situation en fonction des circonstances

Après un deuxième rappel général, il faut je pense envoyer le pavillon NOIR, si la ligne est bonne en angle et longueur.

Mais à partir de ce moment, le Président doit savoir apprécier rapidement un changement de direction du vent qui immanquablement va punir lourdement certains concurrents. Une bonne solution est d'envoyer l'Aperçu avant le départ si c'est nécessaire.

L'ISAF (séminaire Southampton mars 2006 - document «conduite des courses» transmis par la CCA en septembre 2006) recommande :

- *quand vous avez identifié un grand nombre de bateaux OCS, signalez un rappel individuel de préférence à un rappel général*
- *si la majorité des OCS a été identifiée, et qu'aucun des OCS non identifiés n'est nettement en avance, signalez un rappel individuel de préférence à un rappel général*

Le rappel général pénalise des concurrents qui ont su se positionner correctement en respectant la règle du signal préparatoire.

Lors d'épreuve avec plusieurs séries il faut parfois interrompre les procédures de la série qui n'arrive pas à partir et ne pas hésiter à débiter une procédure pour une autre série. Le temps paraît toujours très long pour ceux qui attendent de rentrer en procédure : les esprits peuvent alors se calmer.

Relations avec les entraîneurs, Présidents de classe ou parents de concurrents

Ces relations doivent être les plus cordiales possibles, toutefois elles ne sont pas une priorité des Comités.

Il ne faut pas se faire imposer des décisions par des personnes extérieures qui ne sont pas directement concernées par la régata, il faut rester maître d'œuvre. Par contre, il convient d'établir un dialogue avec toutes les parties pour améliorer le déroulement de l'épreuve.

En voile légère il est important de faire un briefing avec les entraîneurs, d'une part pour les informer sur le dispositif de sécurité (voire les y intégrer) et d'autre part pour les informer sur les intentions du Président du CC sur le déroulement de la journée.

Par conditions météo un peu musclées et avant de relancer une course, il est intéressant de consulter les entraîneurs pour connaître l'état de fraîcheur physique des concurrents. L'avis des représentants de classe peut être pris pour choisir des types ou des longueurs de parcours.

Nombre de courses par jour

Le nombre maximum de course à effectuer chaque jour et pour l'ensemble de l'épreuve est défini dans les Instructions de Course. Lorsqu'il est spécifié « une à plusieurs courses » pour la journée, le Président dispose d'une totale liberté. De nombreux paramètres interviennent dans le choix :

- Types de supports : dériveurs ou habitables
- Conditions météorologiques et évolution
- Heure du jour
- Etat de fraîcheur physique des concurrents
- Respect du programme général, nombre de courses maxima pour l'épreuve
- Eloignement de la zone de course: temps pour rentrer au port
- Impératifs propres à l'organisateur.

Soulignons qu'à condition de parler au conditionnel, pour ne pas se couper de solutions intéressantes, les coureurs apprécient toujours qu'un Comité annonce clairement ses intentions avant le départ.

Délai entre deux courses

L'expérience du comité joue ici un rôle important. Il faut intégrer des paramètres parfois contradictoires:

- Laissons suffisamment de temps aux entraîneurs pour le débriefing, mais ne laissons pas les coureurs se refroidir,
- Les coureurs doivent se restaurer, mais le programme doit avancer,
- Si certains coureurs sont très attardés, faut-il, par équité envers les premiers, leur donner le même temps de repos ?

Un bon dosage sera donc nécessaire. Il sous entend une observation continue du plan d'eau par le CC.

Ordre des départs avec plusieurs séries

En règle générale, il est judicieux de faire partir les bateaux les plus rapides les premiers, surtout sur les parcours construits ; selon la configuration des parcours il est ainsi possible de relancer des séries alors que d'autres sont toujours en course, par exemple sur des parcours « banane » avec arrivées au vent et sous le vent.

Dans le cas de parcours côtiers relativement longs il est préférable de faire partir les moins rapides les premiers, les arrivées seront ainsi plus rapprochées dans le temps.

Choix du parcours

Les parcours sont définis dans les IC. Ce choix est de la seule responsabilité du Président du Comité de Course ; il ne peut suivre les demandes de coureurs qui ont tous de bonnes raisons pour faire tel ou tel parcours en fonction de leur niveau de pratique.

Il est important de connaître le contexte de la régata. « Quel est le donneur d'ordres ? ». Lors d'un championnat de Classe : c'est la Classe le maître d'œuvre, qui organise une course pour ses adhérents, Est-ce une régata de club, une régata Corpo, un championnat ...

De nombreux paramètres interviennent dans le choix du parcours

- Conditions météorologiques et évolution
- Types de supports : dériveurs ou habitables
- Respect du programme général
- Temps de course

Lorsque le Comité de Course a le choix entre des parcours tactiques (banane – trapèze ...) et des parcours côtiers dans une même journée, il est judicieux de débiter par un parcours côtier si les conditions de vent sont très instables, sinon il est préférable de commencer par un parcours construit ; en raison du temps de course sur ce type de parcours et de l'écart entre le premier et le dernier, les délais d'attente pour une nouvelle procédure sont moins longs.

En voile légère sur un trapèze, on peut alterner pour une même série les parcours « IN » un jour avec les parcours « OUT » le lendemain. Par contre, il est souhaitable de faire partir les séries les plus rapides en premier pour désengorger le plan d'eau.

On le voit, les options offertes au Président du CC sont nombreuses. L'accumulation de bons choix va évidemment contribuer à rendre la régata agréable...et inciter les coureurs à revenir l'année suivante!

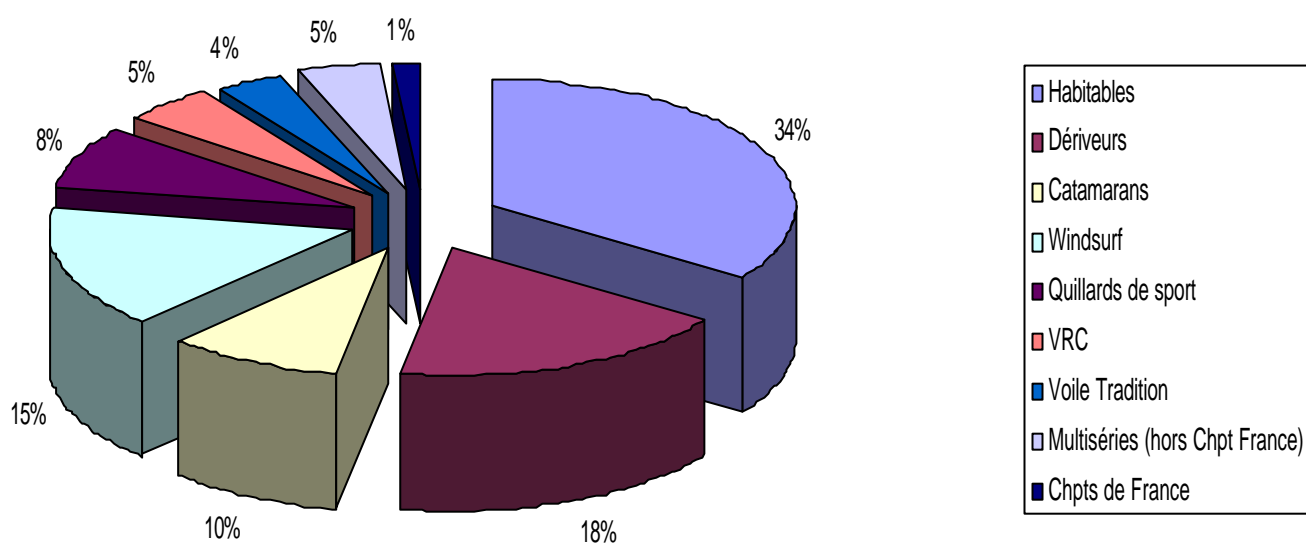
LES COMPTES RENDUS D'ÉPREUVES EN 2007

Par Christine DAYON, Assistante CCA

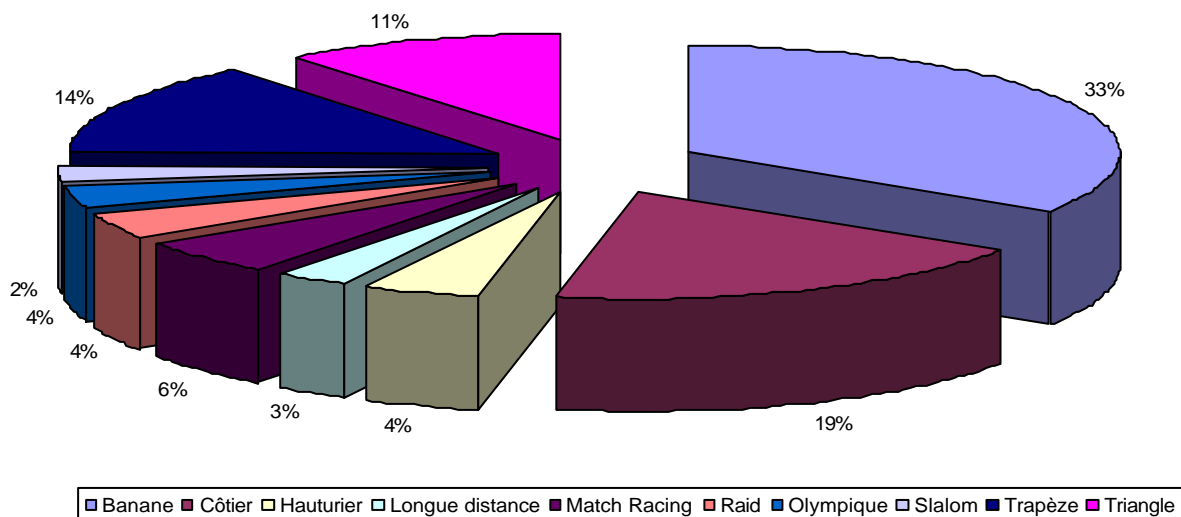
Les données de ces statistiques sont issues des comptes rendus des arbitres. Ces rapports, concernant 220 compétitions, sont répartis en :

- 116 comptes rendus de juges
- 143 comptes rendus de comités de course
- 31 comptes rendus de jaugeurs
- 16 comptes rendus d'umpires

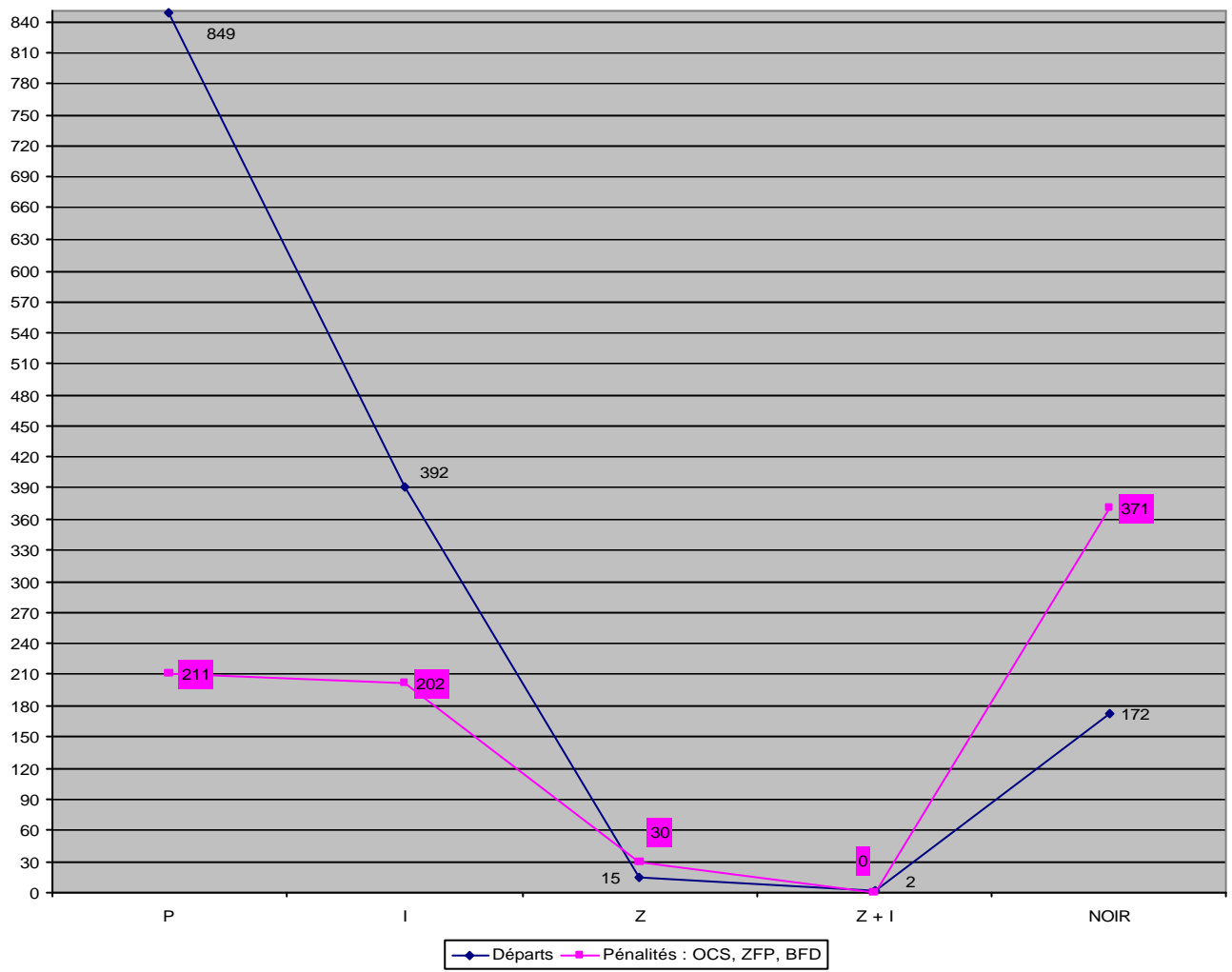
L'ARBITRAGE PAR SECTEUR



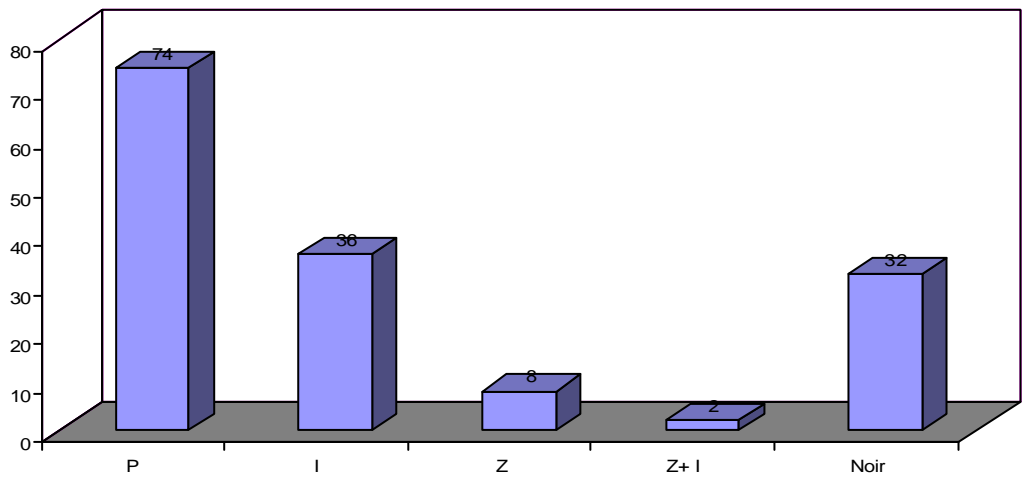
LES PARCOURS UTILISÉS



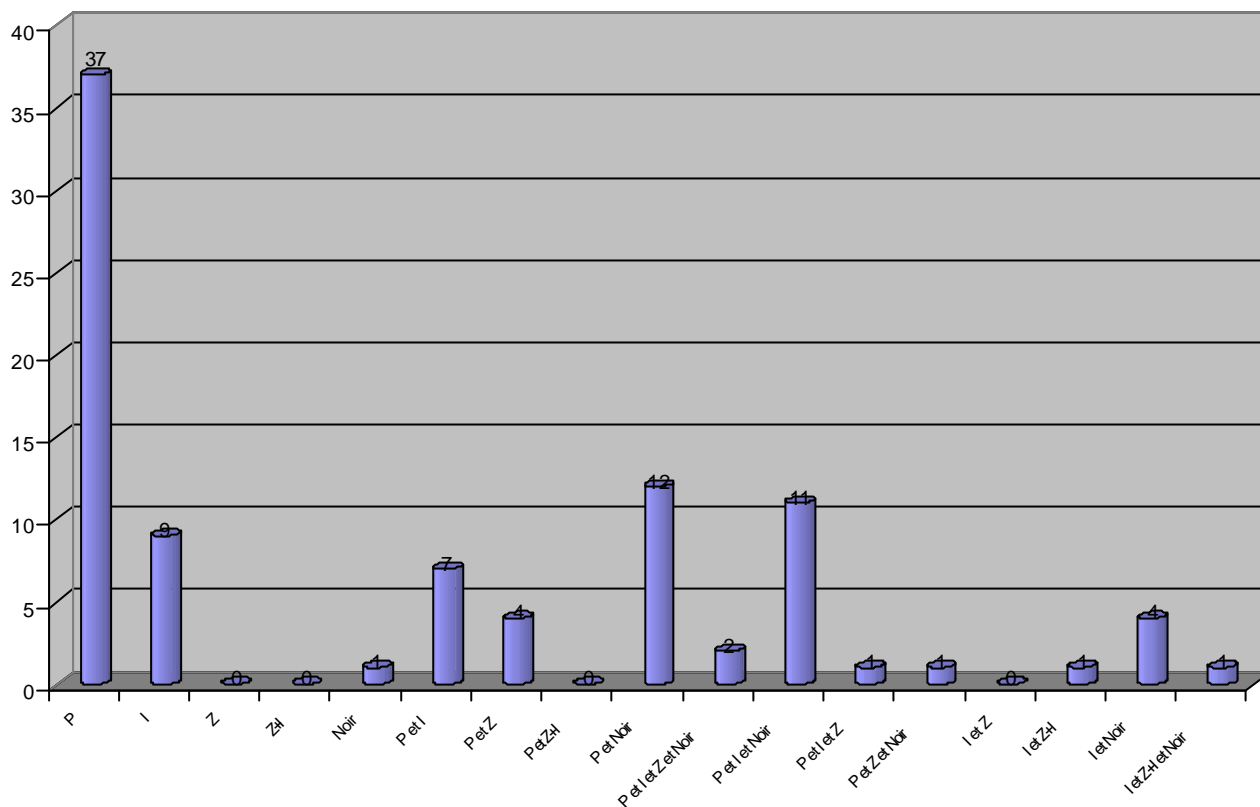
SIGNAUX PREPARATOIRES UTILISES ET PENALITES DE DEPART



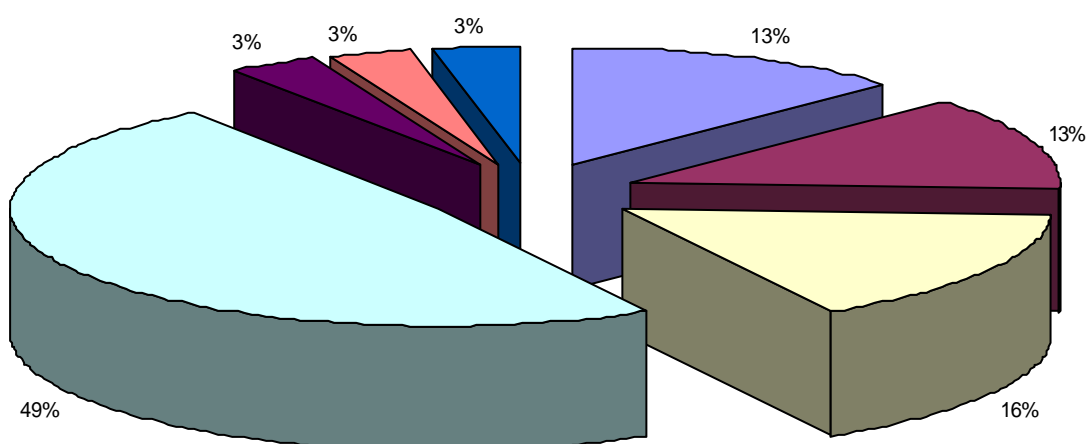
COMPETITIONS AVEC DEPARTS SOUS P, I, Z, Z+I, NOIR



PAVILLONS UTILISES



COMPTES RENDUS JAUGEURS PAR SECTEUR



■ Catamarans
 ■ Chpts de France
 ■ Dériveurs
 ■ Habitables
 ■ Quillards de sport
 ■ VRC
 ■ Windsurf

DONNEES DES COMPETITIONS DE MATCH RACING

Date début 2007	Date fin 2007	Libellé	Libellé club	Niv	Cod Bat	Fonction	Nbre matchs	Protest. jugées par le rédacteur	Protest. sous pavillon rouge	Protest règle 14	Pav. noir
01/08	05/08	Internationaux de France MR Grade 1	APCC	IN	FC8	U	94	0	0	1	0
06/08	11/08	Championnat du Monde Match Racing Féminin	SN ST QUAY	IN	FC8	U	128	0	0	0	0
15/09	18/09	IMR Alpes Maritimes Hommes	YC Antibes	IN	FC8	U	51	0	0	0	0
13/10	14/10	October in Sète	S N SETE	IL	B25	CU	34	27	0	0	1
13/10	14/10	Sélective espoir match racing - Bassin Atlantique	APCC	IL	FC8	U	45	0	0	1	0
01/11	04/11	Championnat de France espoir Match Racing	ASNQ	F	FC75	CU	111	20	0	0	1
17/11	18/11	November in St Quay	SN ST QUAY	N	FC8	CU	60	0	0	0	1

LES REMARQUES DES ARBITRES

Comités de Course :

- Manque de matériel
- Manque de bénévoles

Comités de Protestation :

- Manque de bateaux pour le jugement R42
- Inadaptation des bateaux du Comité de Protestation
- Eloignement du local du Comité de Protestation
- Local trop petit
- Manque de bénévoles

Jaugeurs

- Manque de bateaux jaugeurs
- Manque de bénévoles pour aider à la jauge

Voici la preuve que vos comptes rendus sont utilisés...mais ces 220 rapports de compétitions ne représentent qu'une partie des épreuves inscrites au calendrier.

Alors, encore un effort. Merci.

QUESTIONS A LA CCA

Question de Youenn ROUSSE

J'ai lu avec intérêt le n°22 du Rappel Général et félicite les rédacteurs.

Une question posée par la CRA de Bretagne et la réponse de la CCA attirent mon attention :

Rappel Question : Quelle est la possibilité d'utiliser des pénalités partielles pour des infractions comme OCS, BFD, DNS... pour des régates spécifiques comme les Transats ?

Réponse CCA : Actuellement il n'y a pas de solution sans modifications à la règle 28.1, en effet la définition de « *prendre le départ* » dans la règle 28.1 « *effectuer le parcours* » ne permet pas ce genre de pénalité car le concurrent ne peut être classé que DNS ! La définition de « *prendre le départ* » ne peut pas être modifiée (règle 86.1) La CCA établira un texte de modification à la règle 28.1 à mettre dans les IC qui sera soumis au Jury d'Appel avant diffusion.

Je ne suis pas sûr d'avoir bien interprété l'expression "pénalités partielles".

Depuis de nombreuses années, pour les courses en habitable autres que les parcours construits, j'utilise l'article ci-dessous extrait des Règles de course type en habitable édité par la FFVoile, qu'il s'agisse de courses côtières ou de courses au large. Je pensais bien faire et respecter l'article 14.2, mais la réponse de la CCA me laisse entendre que j'aurais eu tort et qu'il aurait fallu que je classe DNS des fautifs au lieu de les pénaliser...

Rappel article 14.2 des IC type habitables : Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2. *Sauf pour les parcours construits (type banane, olympique...), pour une infraction à la définition de « prendre le départ » et pour les règles 28 et 31 des RCV pour les parcours côtiers, une infraction à ces règles pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du nombre des inscrits à la disqualification.*

Réponse de la CCA

La réponse de la CCA est conforme à la situation réglementaire. L'ISAF, malgré une demande de la FFVoile, n'envisage pas de modifier la règle 28, il appartenait donc, comme indiqué dans la réponse à la question de la CRA de Bretagne, à la Fédération Française de Voile de d'étudier une solution qui puisse prendre en compte la spécificité de courses autres qu'avec des parcours construits, notamment dans le cadre des courses spécifiques de type transat en solitaire ou en double etc...

Les IC types actuelles parlent d'enfreindre la définition de « *prendre le départ* », or on n'enfreint pas une définition en elle-même, on s'y conforme ou non dans la règle où le terme de la définition apparaît, on peut donc enfreindre la règle 28.1 en ne se conformant pas à la définition « *prendre le départ* ». Et comme on ne peut modifier une définition, nous avons étudié la possibilité d'une modification à la règle 28. Après de nombreux échanges, il ne semble pas opportun de faire ce genre de modification.

Par contre l'article 14.2 des IC type Habitables est modifié pour lire :

14.2 : Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2.
Une infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 et aux règles 28 et 31.1 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du nombre des inscrits à la disqualification.

Ce qui veut dire que l'on n'envisage plus d'exception pour la définition de *prendre le départ* et qu'un voilier rappelé selon la règle 29 ou pénalisé selon la règle 30 devra être revenu entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ ou de ses prolongements et ait satisfait à la règle 30.1 quand elle s'applique pour être considéré comme ayant *pris le départ* en accord avec la règle 28.1.

Bien sur la spécificité des départs de certaines courses au large et océaniques très médiatisées ou attirant de nombreux bateaux spectateurs, notamment en solitaire ou en double, doit être prise en considération et le groupe de travail constitué des arbitres officiant sur ces épreuves apportera au cas par cas sa contribution à la rédaction d'instructions adaptées aux situations particulières de départ.