



LE 24ème RAPPEL GENERAL

Le bulletin d'information des arbitres de la FFVoile . Janvier 2009

Sommaire

<i>L'éditorial</i>	<i>Christian PEYRAS</i>	<i>pages 1-2</i>
<i>De la mesure, de la démesure</i>	<i>Henry BACCHINI</i>	<i>pages 3-4</i>
<i>Les RCV 2009-2012</i>	<i>Bernard BONNEAU</i>	<i>pages 5-7</i>
<i>Le Jury aux JO</i>	<i>Bernard BONNEAU</i>	<i>pages 8-12</i>
<i>La jauge sur les lasers à Qingdao</i>	<i>Jean Luc MICHON</i>	<i>page 13</i>
<i>L'arbitrage s'adapte aux jeunes</i>	<i>Gérard BOSSE</i>	<i>page 14-15</i>
<i>Piqûre de rappel</i>	<i>Annie MEYRAN</i>	<i>page 16</i>
<i>La course par équipes</i>	<i>Jean Pierre CORDONNIER</i>	<i>pages 17-18</i>
<i>Question à la CCA</i>		<i>page 19</i>
<i>le coin des bricoleurs</i>		<i>page 20</i>

Chargé de la rédaction : Roland GALLIOT

L'édito :

Le dernier bord

**Par Christian PEYRAS,
Président de la Commission Centrale d'Arbitrage**

**En ce tout début janvier, permettez moi au nom de toute la CCA, de vous adresser nos meilleurs vœux pour cette nouvelle année, pour vous et vos familles.
Qu'elle soit, malgré la conjoncture difficile, riche en satisfaction, santé et bonheur.**

Pour la CCA, comme pour tout l'Exécutif fédéral, c'est le dernier trimestre de la mandature, le « dernier bord » (tout au moins de cette course) et il reste des tâches à accomplir.

Comme vous pourrez le voir, le présent **Rappel Général** est plutôt fourni et passe en revue diverses pratiques de notre sport :

- la haute compétition avec les JO 2008 en Chine, avec parfois une certaine démesure comme en témoigne le Vice Président Henry Bacchini dans son article ; par ailleurs les arbitres français qui y ont officié nous font un retour d'expérience
- les nouvelles règles de course et ses modifications
- l'adaptation de l'arbitrage aux jeunes
- rappel du rôle des juges en fin d'épreuve
- panorama de la course par équipes, vu par un juge et par un comité de course
- réponses aux questions posées à la CCA
- infos pratiques

L'information des arbitres repose à la fois sur le Rappel Général, les « News » mensuelles, la page Arbitrage du site fédéral et la clé USB de l'arbitre. Cette dernière fera l'objet d'une refonte complète (nouvelles règles obligent) et nous en étudions une mise à jour régulière plus pratique.

Les renouvellements des qualifications d'arbitres ont été faits et 3 arbitres ont bénéficié de l'honorariat.

Les actions en cours à terminer pendant ce dernier bord sont nombreuses :

- mise à jour et publication des « avis de course types » et « d'instructions de course type » par support
- refonte des « directives et recommandations aux arbitres »
- adaptation des documents d'arbitrage
- réécriture de la « charte des entraîneurs » explicitant les droits et devoirs de chacun
- mise en place de la « fonction de jeune arbitre »
- les RIR (Règles d'Introduction à la Régate) ont été adaptées aux nouvelles règles et une publication sous forme de fiches plastifiées est en cours d'étude
- l'extension aux ligues du logiciel de désignation des arbitres a été demandée, en espérant qu'elle aboutira en 2009
- les travaux d'harmonisation des formations d'arbitres régionaux se poursuivent et une réflexion est en cours sur la nécessité ou non d'une qualification d'arbitre régional qui serait généraliste et remplacerait à la fois les qualifications de comité de course régional et juge régional
- poursuite de la participation d'un membre de la CCA aux réunions de CRA.

Pour les désignations sur épreuves, nous veillerons à la fois à la compétence, l'alternance, la prise en compte du plan carbone, tout en respectant dans la mesure du possible les vœux des arbitres et des organisateurs.

Pour protéger les arbitres, des « conventions d'arbitrage » seront signées avec les organisateurs, chaque fois que nécessaire.

Un « dernier bord » bien rempli placé sous le signe de la devise du corps arbitral de la FFVoile : *Compétence, Rigueur et Discipline.*

Bonne année sportive à toutes et à tous.

JO : DE LA MESURE...DE LA DEMESURE

Par Henry BACCHINI , Vice-Président de la FFVoile

Les Jeux Olympiques de Pékin nous ont donné un aperçu de ce qu'une nation mobilisée pouvait en quelques années parvenir à concrétiser que ce soit de manière culturelle, structurelle ou sur les consciences par un travail sur les représentations et les mentalités.

Le cadre tout d'abord. Octobre 2001, la décision des JO de Pékin vient de tomber, et j'ai la chance unique de participer à une délégation française scientifique à Quin Dao pour un premier voyage.

- la voile, un club des années 50 cinq 470 Morin ou équivalent, quelques petits voiliers sur un bassin fermé d'un hectare environ.

- le futur lieu d'implantation : en pleine ville, un énorme chantier de constructions navales de la taille de 3 fois celui de Saint Nazaire. 6 bateaux de plus de 300 m sur cales.

-La population 6 millions d'habitants Les gens nous arrêtent dans la rue, les enfants rient, il n'y a pas de longs nez à Quin dao, vieille ville chinoise et bavaroise de la fin du 19ème. Les élus, l'université, personne n'y connaît rien mais la motivation transparait de chaque entretien, réunion. Une grande surprise sur certaines de nos propositions, passage à Pékin, entretien avec le Vice ministre de l'éducation chargé de l'enseignement supérieur. Tiens donc, les circuits d'information et surtout de décision semblent plus courts que chez nous, réactivité quasi instantanée du haut de l'appareil au terrain et inversement.

6 ans plus tard PO 2007, tout est près pour la répétition. Le port olympique est construit, la logistique fonctionne, l'ISAF prend la place avec pragmatisme .Sur la plupart des domaines, des imperfections, les chinois forment des officiels, des jeunes bénévoles très motivés qui ne saisissent pas toujours les demandes effectuées .

Quatrième voyage, accueil très bon, tout fonctionne, les 400 athlètes sélectionnés sont présents, unité de lieu, le village sur la marina comme à Barcelone ne 1992, champ clos où les athlètes croisent leurs adversaires dans un magnifique hôtel intercontinental 5 étoiles, les britanniques ont choisi de faire chambre à part et de ne pas résider au village.

Nos voisins britanniques ont créé la plupart des sports dans la première moitié du 19ème siècle. D'utilitariste, rapidement le sport devient moyen d'éducation, pédagogie de la responsabilité individuelle et de la solidarité sociale, véritable pierre angulaire de l'empire britannique, il s'impose sur toutes les colonies. La culture dominante à l'ISAF demeure la culture anglo-saxonne.

Mon point de vue se place par le prisme particulier de l'observateur privilégié que je suis, sélectionneur, en base arrière, du connaisseur discret du bateau spectateur au supporter de la digue- tribune des 10000 à 15000 spectateurs.

Les infos par internet sont très efficaces et semblent transparentes. Départs, décisions de comité de course, passage aux marques, positions respectives, impact sur les classements provisoires, anecdotes, convocation, décision de Jury, etc.... Le site est actualisé en permanence. Vue de la salle, la pièce de théâtre est belle à voir. Les lignes de départ sont bonnes, les parcours bien mouillés, les délais d'attente sur l'eau très courts. La direction des épreuves est assurée par des arbitres internationaux confirmés.

Les coulisses, tôt le matin des centaines de bateaux de pêche traquent l'algue verte. Pour la première fois explose le «boom de pollution» due à la montée rapide de la température de l'eau et au lessivage des sols enrichis par les engrais de la surexploitation agricole. La force et la volonté de mobilisation chinoise dans son

impérieuse soif de réussite ne sont pas reproductibles.

Grande nouveauté, la Médal race, les contraintes de la TV, médiatisation de l'instantané doivent apporter au grand public, le regard éclairé sur notre discipline. Il est nécessaire de se soumettre à la précision de la programmation parfaite de la diffusion mondiale.

Dans l'ensemble, tout a fonctionné avec pertinence, hormis trop de vent pour la finale des 49 ers, ce qui conduit à vouloir, dans une mer chaotique plus forte que le vent, courir vaille que vaille et qu'il s'ensuit l'hécatombe : casses, dessalages multiples, réclamations, tribunal arbitral du sport. L'homme dans sa volonté de répondre à l'impossible a une fois de plus voulu dominer les éléments, mais c'est aussi en cela qu'il est humain, faillible.

Le pouvoir et la règle : les couples de jauge des « Finn » se sont égarés avant les JO de Sydney, bref les Finn ne passent plus la jauge de coque. Les compétiteurs pompent joyeusement: renforcement de la règle 42, intérêt économique et/ou intérêt du respect de la règle de propulsion, il faut se plier.

L'éternel sujet de la voile et l'homme, la quête par l'homme de la maîtrise du vent, de la puissance de l'eau, de celle la mer, depuis l'antiquité grecque, fondatrice des Jeux Olympiques, a fait évoluer les techniques et les mentalités car c'est par la mer que sont véhiculées les cultures et les idées.

Les Jeux Olympiques se distinguent des championnats du monde par le sens de leurs valeurs : excellence, universalisme, fraternité ? Ils révèlent des champions, parfois des héros dans leur dimension mythique et c'est en cela :

Le Maître dit : le sage aime l'eau, l'homme bon aime la montagne. Le sage est actif, l'homme bon est tranquille. Le sage est joyeux, l'homme bon vit longtemps.

J'aime toujours l'eau et le vent et la médiation, bon courage à tous.

qu'ils deviennent ceux que l'on vénère, auxquels on s'identifie, dont on rêve.

Pour autant nous ne pouvons mettre en oeuvre des centaines de milliers de personnes pour vivre un événement. Mon propos n'est pas: l'apologie du système chinois.

Nous devons faire simplement les choses sans pédantisme en appliquant les règles de bon sens : ce doit être notre dominante. Evitons de faire appel à des techniques ultra sophistiquées (visée GPS, électronique) au service des intérêt de quelques uns. La simplicité de la logistique, la recherche de l'efficacité, de la qualité d'adaptation participe à une performance accrue.

Les JO de 2008 ont démontré la capacité de « l'Empire du Milieu » à s'adapter à la pensée occidentale, à évoluer dans les mentalités. Sachons, nous, Français, interpréter l'évolution de notre discipline pour s'adapter, préparer notre jeunesse aux enjeux majeurs.

N'oublions jamais que l'arbitre doit être un conciliateur, un médiateur, un négociateur. L'arbitre reste le témoin de l'épreuve sportive, chargé de la régularité des épreuves sportives en application de règles précises.

Depuis 2 Olympiades nous sommes revenus dans le concert des nations majeures, nous sommes fiers de notre *Equipe de France*, poursuivons notre action sans relâche, en harmonie avec nos valeurs, au service de nos coureurs.

Il y a 2500 ans se déroulaient les Jeux olympiques en Grèce et simultanément se révélait en Chine la pensée confucéenne

COMMENTAIRES SUR LES RCV 2009-2012

Par Bernard BONNEAU, Juge International

Si il est bien une modification qui mérite d'être commentée, c'est celle de la section C du chapitre 2, c'est-à-dire : aux marques et aux obstacles. Plusieurs règles y ont été revisitées avec un regard nouveau : comment essayer de les rendre plus simples, plus claires, mais surtout en adéquation avec la manière dont les concurrents jouent le jeu du contournement des marques.

Il fallait pour cela également changer ou ajouter quelques définitions, qui sont commentées en premier.

Après le chapitre sur les marques et obstacles sont mentionnées « en vrac » les autres modifications significatives.

LES DEFINITIONS

Route libre derrière et route libre devant ; engagement Ces termes s'appliquent toujours à des bateaux sur le même bord. Ils ne s'appliquent pas à des bateaux sur des bords opposés sauf si la règle 18 s'applique ou si les deux bateaux naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.

La dernière phrase a été modifiée afin de mieux définir l'utilisation de ces termes. Il était auparavant implicite que ces termes s'appliquaient toujours à des bateaux sur le même bord. C'est maintenant écrit.

Des bateaux sur des bords opposés pourront être engagés quand la règle 18 s'applique, c'est-à-dire pour le contournement des marques, mais également s'ils font tous les deux une route au-delà de 90° du vent réel. D'après la définition précédente, des bateaux sur des bords opposés qui se dirigeaient vers une marque sous le vent ne répondaient à la définition de l'engagement que lorsqu'ils étaient « sur le point de contourner » cette marque. Ceci posait des problèmes d'interprétation sur le moment où commençait un engagement et celui où il pouvait être rompu. Il est désormais clair que deux bateaux à des coins opposés du plan d'eau peuvent être engagés l'un sur l'autre pendant tout le bord de portant.

On peut cependant s'interroger sur les éventuelles conséquences de cette nouvelle disposition qui fait que deux bateaux qui se croisent au grand largue ou côte à côte sur un vent arrière peuvent être « engagés », même sur des bords opposés.

Cela risque-t-il de changer le jeu ? A priori non.

Certaines règles, en dehors de la 18, s'appliquent à des bateaux engagés. Par exemple la 17 ; mais il est bien précisé dans son titre et dans le corps de texte qu'elle

ne concerne que des bateaux sur le même bord. Normalement les rédacteurs ont vérifié qu'il n'y aurait pas de conséquences inattendues.

Parer Un bateau *pare* une *marque* quand de sa position il peut passer à son vent et la laisser du côté requis sans changer de *bord*.

Parer une marque est couramment utilisé dans le langage courant du régatier. Point n'est besoin de passer des heures sur cette définition. Rappelons tout de même que l'on ne pare la marque, au sens de la règle, que si l'on peut passer à son vent et la laisser du côté requis.

Place-à-la-marque La *place* pour un bateau pour aller à la *marque*, et par la suite la *place* pour naviguer sur sa *route normale* quand il est à la *marque*. Cependant, la *place-à-la-marque* ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf si le bateau est *engagé au vent* et à l'intérieur du bateau tenu de donner la *place-à-la-marque*.

Dans les règles actuelles, un préambule à la règle 18 définit la place lorsque ce mot est utilisé au passage des marques. L'ISAF a préféré en faire une définition distincte de celle de « place » dans d'autres situations.

La nouvelle définition définit précisément que le virement de bord est une manœuvre exclue de la place-à-la-marque pendant le contournement d'une marque, sauf dans une situation bien particulière.

Il convient de remarquer également que la place-à-la-marque, qui s'applique seulement dans le cadre de la règle 18, c'est-à-dire quand un des bateaux concernés est dans la zone, est requise pour un bateau qui va à la marque ou qui est à la marque. Voir les commentaires ci-après.

Obstacle Un navire qui fait route, y compris un bateau *en course*, ne constitue jamais un *obstacle continu*.

Cette phrase a été ajoutée à la définition pour exclure un navire en route, y compris un bateau en course du statut **d'obstacle continu**. La règle 19.2(c) ne pourra donc pas s'appliquer dans ce cas.

Règle Le code de classification, qui permet, à partir d'une procédure de déclaration, de ranger les coureurs dans les catégories amateur ou

professionnel, a maintenant le statut de règle après avoir été à l'étude pendant quatre ans.

Z one L'espace autour d'une *marque* sur une distance correspondant à trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. Un bateau est dans la *zone* quand une partie quelconque de sa coque est dans la *zone*.

La zone passe de deux à trois longueurs. L'argument principal est celui des regroupements à la marque sous le vent, notamment avec les bateaux rapides qui font des approches au large. Il est fréquent que certains bateaux extérieurs ou en route libre devant à l'entrée de la zone sortent ensuite de la zone lors du contournement. L'agrandissement de la zone doit permettre de réduire ces situations.

Cependant, les IC peuvent changer en 2 ou 4 longueurs, à condition que la distance choisie soit la même pour toutes les marques et tous les bateaux sur un même parcours (Voir le 2^{ème} paragraphe de la règle 86.1(b)).

A noter que pour le match-racing et pour la course par équipes la distance est maintenue à deux longueurs, et à quatre pour la voile radio-commandée.

Section C - Aux marques et obstacles

C'est certainement le changement le plus important dans les RCV 2009-2012, qui se caractérise notamment par une nette séparation entre les règles applicables aux marques et celles relatives aux obstacles. On remarquera donc déjà que si 19 et 20 s'adressent seulement aux obstacles, toute mention de ces derniers a été supprimée dans la règle 18.

L a nouvelle règle 18, propre aux marques (y compris aux obstacles qui sont aussi des marques, mais pas dans le cas des obstacles continus), s'applique à partir du moment où l'un des bateaux concernés entre dans la zone. Exit donc la notion de « sur le point de contourner ou passer » qui était variable en fonction des types de bateaux et de leur vitesse, de la force du vent et de l'état de la mer. Par contre, cette notion est définie et utilisée maintenant par les windsurfs (voir les commentaires ci-dessous).

La place à laquelle a droit un bateau engagé à l'intérieur comprend maintenant la place pour aller à la marque, puis la place nécessaire au contournement de la marque (voir la définition de place-à-la-marque).

Si l'on relie les deux changements ci-dessus, on s'aperçoit que les droits et obligations s'appliquent dès qu'un des bateaux entre dans la zone. Et si à ce moment là le bateau à l'extérieur prétend ne pas être capable de laisser de la place, il devra, selon la règle 18.2(e), prouver qu'il était déjà dans cette incapacité

quand l'engagement entre les bateaux a été établi (ce qui peut être largement avant la zone). Ceci signifie donc que le bateau qui devra laisser de la place à l'entrée de la zone devra anticiper bien avant sur sa future manœuvre.

Certains s'étonneront de ne plus voir cette phrase de l'ancien préambule de la section C qui disait qu'en cas de conflit entre une règle des sections A ou B et une règle de la section C, cette dernière s'appliquait. C'est tout simplement parce que l'on souhaite que les règles des sections A et B continuent de s'appliquer, même autour des marques.

Ceci implique en premier lieu qu'à l'identique des anciennes règles, un bateau prioritaire qui a droit à la place-à-la-marque peut suivre sa route normale pour aller à la marque, mais qu'un bateau non prioritaire devra se contenter de la stricte place nécessaire.

Mais que se passe-t-il si un bateau qui a droit à la place-à-la-marque enfreint ce faisant une des règles des sections A ou B ?

C'est là une des nouveautés : il sera directement exonéré de sa faute. Avec quelques conditions toutefois : soit c'est l'autre bateau qui, ne lui laissant pas la place nécessaire, a provoqué la faute, soit c'est lui-même qui a enfreint une règle en contournant la marque alors qu'il était sur sa route normale. Mais on remarquera qu'il ne peut être exonéré d'une infraction à la règle 14 – Eviter le contact.

L a règle 19 concerne uniquement les obstacles qui ne sont pas en même temps des marques. On a voulu par ceci privilégier la notion de sécurité autour de l'obstacle.

Le premier changement important est que la notion de zone n'existe plus autour d'un obstacle, l'important étant de le passer en toute sécurité. Pour ce faire, c'est le bateau prioritaire qui choisit de quel côté passer. L'autre bateau doit s'adapter, mais il a droit à de la place s'il est engagé à l'intérieur. Par contre, on remarquera que la règle de l'exonération n'apparaît pas dans la règle 19. Donc, si on lit bien la règle 18.5 (exonération aux marques) et que l'on sait qu'elle ne s'applique pas aux obstacles, cela signifie que si le bateau qui a droit à de la place enfreint une règle de la section A, même si c'est à cause du le bateau à l'extérieur qui a manqué à lui laisser cette place, il ne sera pas exonéré.

Injuste, me direz-vous ? Pas vraiment. Cela va dans le sens de la sécurité et de sa mère nourricière, la prudence. Nous sommes à un obstacle, pas à une marque, et le bateau à l'intérieur ne devra s'engager que s'il a réellement la place de le faire.

L es obstacles continus ont leur propre règle (19.2(c)), la seule qui prévaut sur des règles de la section C. Notons que cette règle

s'applique même si l'obstacle continu est aussi une marque, par exemple une île. Exit les ambiguïtés entre marque et obstacle dans ce cas.

La règle 20 traite de la place pour virer de bord à un obstacle. L'architecture de la règle a été modifiée pour éviter une conséquence involontaire de l'ancienne règle 19. Maintenant, dès qu'un bateau hèle, un bateau hélé doit réagir soit en virant, soit en répondant «Virez» en laissant la place nécessaire. Le bateau hélé doit alors virer de bord dès que possible. Encore une fois, c'est la sécurité qui est privilégiée. Si le bateau hélé estime l'appel injustifié, il pourra ensuite réclamer pour infraction à la règle 20.3.

On remarquera qu'il existe une clause d'exonération (règle 20.2), très proche de la 18.5(b).

En conclusion, cette nouvelle section C est plus simple. Les règles applicables sont mieux définies et les champs d'entrée en application sont plus clairs. Quelques aspects du jeu ont été changés, principalement pour s'adapter à la manière dont les régatiers utilisent aujourd'hui les règles de course.

EN VRAC

Chapitre 2

Suppression de la règle 17.2.

Coincée quelque part entre la 11 et la 12, cette règle ne fait quasiment jamais l'objet de réclamations. Elle est pourtant régulièrement enfreinte, notamment avant d'entrer dans les deux longueurs, pour « fermer » le passage à l'intérieur des bateaux en route libre derrière. C'est donc certainement qu'elle ne dénature pas le jeu, suffisamment régulé, semble-t-il, par les règles 11 et 12, d'où sa suppression. A noter qu'elle était déjà supprimée dans l'annexe C propre au match race.

Règle 42.3(h)

Les instructions de course peuvent maintenant prévoir l'utilisation d'un moteur ou d'un autre moyen de propulsion dans des circonstances données et à condition que le concurrent concerné ne puisse en tirer avantage.

Important pour les courses au large qui prescrivait déjà ce type de disposition sans en avoir officiellement le droit puisque des instructions de course ne peuvent pas modifier la règle 42.

Règle 44. Cette règle s'applique maintenant à toutes les pénalités effectuées au moment de l'incident, que ce soit après une infraction à une règle du chapitre 2

(deux tours) ou après avoir abordé une marque (un tour). Du coup, la règle 31.2 disparaît et n'est plus mentionnée dans la définition de Finir.

L'annexe B – Règles de compétition pour les windsurfs

Les règles de contournement des marques ont été modifiées en introduisant une définition de «sur le point de contourner ou passer». On pourrait s'étonner au moment même où les règles de course générales abandonnent ce concept.

Mais on sait que les planches n'utilisent pas la zone de trois longueurs autour des marques et en conséquence il n'existait pas de limite pour venir s'engager à l'intérieur d'un adversaire.

Avec la nouvelle définition, on considère qu'une planche dont la route normale est de commencer à manœuvrer pour contourner une marque est «sur le point contourner ou passer».

La règle 18 générale est alors reprise en remplaçant partout «zone» par «sur le point de contourner ou passer». Du coup, la planche qui commence à manœuvrer est protégée d'une autre qui viendrait s'engager tardivement à l'intérieur.

C'est d'ailleurs ce qui se passait généralement sur les plans d'eau, les windsurfs acceptant comme un usage de ne pas tenter de s'engager dès que l'autre avait commencé sa manœuvre. La règle nouvelle ne fait donc que reconnaître la pratique du terrain de jeu.

Annexe P – Procédure spéciales pour la règle 42

Cette annexe, qui sert à régir le jugement direct de la règle 42 (Propulsion) en direct sur l'eau bénéficie de trois nouveautés.

La première fait disparaître la sanction énorme infligée à un concurrent pénalisé pour la troisième fois pendant une épreuve, à savoir disqualification pour toutes les manches de l'épreuve. Désormais le fautif devra immédiatement abandonner la manche en cours et ce résultat ne pourra pas être retiré de son classement (DNE), ce qui est déjà lourd. Par contre il pourra courir les manches suivantes. S'il est ultérieurement encore pénalisé, il aura la même sanction.

La seconde est l'harmonisation du texte qui régit la procédure d'autorisation ou d'interdiction du pumping à partir d'une certaine force de vent. Ce seront notamment les mêmes pavillons (Oscar et Roméo) pour toutes les classes.

Enfin, les circonstances pour donner réparation pour une erreur de jugement sont maintenant clairement prévues.

Bonne lecture et rendez vous pour plus d'infos sur le site Arbitrage de la FFVoile :

http://www.ffvoile.net/ffv/web/services/arbitrage/documents/RCV_2009_2012/Presentation_BBonneau.pdf

Quatre arbitres français ont officié aux derniers Jeux Olympiques : Bernard Bonneau au jury, Jean Luc Michon à la jauge, Christophe Gaumont et Philippe Faure au comité de course.

Nous avons demandé aux deux premiers cités de nous dévoiler leurs impressions.

LE JURY AUX JO DE QINGDAO

Par Bernard BONNEAU, Juge International

Le jury olympique était constitué de 26 juges de 25 nationalités, assisté au secrétariat par une équipe de 6 jeunes volontaires chinois sous la houlette d'une NTO (National Technical Officer), juge nationale chinoise.

David Tillett, australien et président du Racing Rules Committee de l'ISAF en était le chairman, et le vice-chairman était John Doerr (GBR), président du Race Officials Committee de l'ISAF. 4 autres juges constituaient le « groupe avancé », présent sur place dès le 5 août : Bill O Hara (IRL), Marianne Middelthon (NOR) Sally Burnett (GBR) et Bernard Bonneau (FRA). Ce groupe de 6 était chargé de la mise en place du jury, de la vérification et de la diffusion des documents, et du traitement des litiges éventuels relatifs à l'admissibilité des concurrents ou aux contrôles préalables de jauge. Chacun d'entre nous était également chargé d'une ou plusieurs missions spécifiques au sein du jury pendant l'ensemble des JO.

Au total, pendant les JO, **78 cas** ont été traités :

46 réclamations

- 38 bateau vs bateau (17 soutenues – 5 non recevables – 10 rejetées - 6 réclamations ont été retirées sur demande du réclamant.)
- 1 comité de course vs bateau (jauge)
- 6 Jury vs bateau (2 selon la RCV 69; 3 pour la jauge; 1 contre un coach)
- 1 réouverture initiée par le jury

32 demandes de réparation, sur lesquelles 2 ont été accordées

Répartition des réclamations et demandes de réparations par classe :

	Réclamations	Demandes de réparation
STAR	1	9
YNGLING	1	2
49er	6	8
RSX W	6	1
RSX M	4	1
470 W	8	1
470 M	7	3
LASER	2	0
RADIAL	0	1
TORNADO	0	6
FINN	3	0

La journée du jury se décompose en 3 grandes parties. Les réunions du matin, l'action sur l'eau, et les jugements en salle le soir. Contrairement à de nombreuses autres grandes épreuves, ce programme évolue de jour en jour puisque le programme des JO est construit pour que les 11 medal races se répartissent sur 5 jours afin de bénéficier d'une meilleure couverture médiatique. Les classes courent donc en décalage avec un pic de deux à trois jours au milieu des Jeux, où, en raison du nombre d'épreuves simultanées, quasiment tous les juges devaient être sur l'eau, puis disponibles à terre pour instruire les réclamations tombant ces jours là en plus grand nombre. Ce fut notamment le cas les 15 et 16 août, quand la plupart des classes sensibles en matière de moyens de propulsion se trouvaient sur l'eau au même moment.

Le programme évolue ensuite quand commencent les Medal races, pour lesquelles un groupe de 8 à 10 juges/umpires est affecté au jugement direct sur l'eau.

Sur l'eau, 59 pavillons jaunes ont été donnés pour infraction à la règle 42. Ils concernaient 21 concurrents en Laser, 9 en radial, 12 en Finn, 3 en Yngling, 3 en 470 Hommes, 1 en 470 Femmes et 1 en Star. 9 concurrents ont été pénalisés 2 fois et un, en Finn, 4 fois (rappelons que l'annexe P révisée, celle qui sera intégrée aux RCV 2009-2012, s'appliquait pendant les JO et ne contraignait plus un concurrent à quitter l'épreuve à la troisième infraction).

Ce nombre est tout à fait raisonnable pour une compétition dominée par des vents faibles ou médium, et les pénalités attribuées n'ont pas été contestées.



Les interventions sur l'eau

En dehors de la règle 42, les interventions éventuelles du jury sur l'eau étaient définies par un article du document « Information du jury aux athlètes » affiché pendant toute l'épreuve sur le panneau officiel :

"La voile est par essence un sport d'auto-arbitrage. Le jury attend des bateaux qu'ils effectuent une pénalité rapidement quand la situation le demande. La responsabilité première de réclamer suite aux infractions aux règles appartient aux athlètes, pas au jury. Cependant, en plus de son action telle que prévue par l'addendum Q, le jury peut déposer une réclamation selon la RCV 60.3.

Le jury ne réclamera généralement pas pour une infraction à une règle du chapitre 2 sauf s'il est témoin d'une apparente violation des principes de sportivité (RCV 2). Les exemples suivants sont considérés comme de telles violations :

- *Infractions aux règles qui apparaissent comme délibérées.*
- *Manquement à effectuer une pénalité bien qu'ayant connaissance d'un contact avec une marque.*
- *Intimidation d'autres bateaux – souvent mise en évidence par des cris inutiles ou l'usage d'un langage grossier.*
- *Course d'équipe – naviguer au profit d'un autre bateau au détriment de sa propre position.*
- *Navigation imprudente – naviguer d'une manière qui peut provoquer des dommages ou des blessures. »*

Aucune réclamation n'a été déposée par le jury pour un incident observé sur l'eau.

Le soir, les panels étaient constitués en fonction des nations impliquées dans les réclamations, des classes impliquées, et de la complexité prévisible des cas. Il fallait notamment désigner le président du panel et le scribe, ce dernier devant avoir été formé à la transcription des faits et de la décision dans le système informatique ORIS, propre aux J.O.

12 juges ont présidé au moins une instruction. 1 juge en a présidé 11 (le maximum).

12 juges ont rempli le rôle de "scribe" dans au moins une instruction. 1 juge l'a fait pour 10 instructions (le maximum).

3 juges ont présidé et rempli le rôle de scribe.

5 juges n'ont jamais présidé ou rempli le rôle de scribe.

Le nombre d'instructions par juge (quelque soit leur rôle dans le panel) s'est étalé de 4 à 18

7 juges ont instruit plus de 12 réclamations et 4 en ont instruit moins de 8.

Une des cinq salles de jury était équipée d'un lecteur de DVD avec grand écran, afin de visionner les éventuels documents vidéo. Le recours à la vidéo a été nettement moindre qu'aux Jeux d'Athènes il y a quatre ans. Il a cependant été décisif dans quelques cas. Par deux fois, un panel a sollicité de la production le visionnage d'une phase de course avant de rendre sa décision, face aux descriptions contradictoires des parties. Dans deux autres cas de demandes de réparation pour OCS, les concurrents ont décidé de retirer leur demande après avoir visionné le départ.

Le cas le plus improbable de ces JO s'est produit lors de la Medal race des 49er.

Quand les Danois quittent la marina olympique pour rejoindre le « court central », parcours situé juste en face de l'interminable digue, devenue tribune où fleurissent drapeaux nationaux, trompes et slogans d'encouragement en toutes langues, ils sont en tête au classement général, avec 11 points d'avance sur les Italiens, 14 sur les Australiens, et 15 sur les Espagnols et les Allemands à égalité. Américains et Autrichiens émarginent plus loin mais peuvent encore mathématiquement accrocher une médaille à l'issue de la medal race.

Avec près de vingt nœuds, une mer bien désordonnée et des vagues déjà hautes, rien n'est joué pour les 7 candidats à une marche du podium.

A peine hors de la protection de la digue, le 49er danois accroche une vague et chavire violemment. Tout de suite, le constat est grave. Pied de mât, grand voile et génois n'ont pas résisté au choc. Ce qui reste du dinghy futur médaillé d'or est tracté avec peine vers la marina, croisant les adversaires qui se rendent au départ.

Jean Pierre Champion, présent sur la cale de mise à l'eau, témoigne : « *Sur le moment, on n'a pas compris l'agitation qui régnait sur le parking. Le 49er frappé aux armes de la Croatie était gréé à la hâte. Et on a vu les Danois mettre à l'eau et sauter dans le bateau ».*

Véritable miracle ! En une poignée de minutes, Jonas et Martin, cornaqués par Jesper Bank, rusé vétéran du circuit mondial de match racing, ont pu récupérer le bateau croate et s'élancer vers la ligne de départ, qu'ils franchissent quelques secondes avant sa fermeture, soit près de 4 minutes après leurs adversaires. Seul le comité de course est informé de la substitution par le coach danois, et aussi bien les autres concurrents que les spectateurs s'interrogent sur la présence en queue de peloton de ce bateau croate. C'est ensuite une régata d'anthologie ; les chavirages se succèdent et les médailles passent d'un bateau à l'autre. En conservant la deuxième place jusqu'à la dernière marque au vent avant le bord d'arrivée, les Italiens sont en or. Le podium potentiel est alors Italie, Australie et Danemark. La plupart des concurrents ont alors certainement, au fil des deux premiers tours, identifié l'équipage qui navigue sur le bateau croate.

Le dernier bord va définitivement chambouler le classement. Alors que les Danois et les Allemands réussissent à grappiller une place, les Italiens en perdent deux et les Australiens chavirent pour finir sixièmes. Pendant ce temps, auteurs d'un dernier bord d'enfer, les Espagnols passent l'arrivée en tête.

Quand le comité affiche le classement, quelques minutes après l'arrivée, les Danois explosent de joie sur leur bateau d'emprunt, les Espagnols s'embrassent pour célébrer l'argent. Allemands et Italiens s'interrogent, cherchent

la confirmation. A l'issue de cette medal race, ils sont à égalité de points. Mais départagés par la place dans cette ultime manche, les Allemands laissent les Italiens au pied du podium. Cruelle désillusion pour ces derniers qui en un bord passent de la gloire de l'or à la place du c... (comprenez chocolat !).

Cette course aura certainement fait beaucoup pour la médiatisation de la voile aux JO. Belles images, suspens, belle histoire d'hommes.

Encore fallait-il lui trouver une conclusion réglementaire, d'autant que les Espagnols et le Comité de course (au nom du comité de jauge) avaient immédiatement déposé une réclamation contre les Danois, pendant que ces derniers s'exprimaient devant la presse, lors de la traditionnelle conférence organisée immédiatement après chaque medal race.

Le panel constitué pour l'occasion allait mener une instruction marathon : 6 heures le soir même, et 3 heures le lendemain matin.

Les deux réclamations ont été traitées conjointement lors de cette première instruction, dans la mesure où les faits reprochés se rejoignaient :

1. Les Danois avaient procédé au remplacement complet d'un bateau et pas à une ou des pièces d'équipement, et le remplacement n'avait pas été approuvé préalablement par le comité de jauge.

2. Le bateau croate n'était pas, comme les autres bateaux qualifiés pour la medal race, resté dans la zone de quarantaine et n'avait pas subi l'inspection prévue par les measurement régulations. (Cette mesure était destinée à interdire toute modification des bateaux ou de leur équipement avant la medal race, une fois que les bateaux avaient été contrôlés par les jaugeurs, afin d'éviter des contrôles et des réclamations à propos de la jauge après la medal race.)

3. Le bateau utilisé par les Danois ne portait pas l'identification requise (drapeau national et lettres de nationalité dans les voiles).

4. Le bateau croate n'avait pas été équipé de caméra comme les autres participants

Sur les points 1 et 2, le comité de jauge avait, sur demande écrite des Danois dès leur retour à terre, procédé à tous les contrôles subis par les autres bateaux la veille avant leur entrée en zone de quarantaine et approuvé a posteriori le remplacement du bateau.

La conclusion et la décision du jury ont été rédigées comme suit :

DEN, en tant que bateau admis à concourir dans la medal race, était tenu par l'IC 19.7 de faire un réel effort pour prendre le départ, effectuer le parcours et finir.

L'OMC (Olympic Measurement Committee) a approuvé le remplacement du bateau et a conclu qu'il était conforme aux règles de classe et à tous les contrôles d'équipement prévus dans les procédures de quarantaine pour la medal race. DEN s'est conformé aux IC 21.2 et 21.3.

Le fondement pour la réclamation selon la MR 12.4 cesse d'exister dès lors que le comité de jauge a approuvé la demande.

SI 2 (Identification additionnelle), SI 3 (Cameras) et MR 13 (Medal Race Quarantine Procedures) font l'objet de pénalités discrétionnaires (IC 18.7, MR 13.7).

DEN n'a pas obtenu d'avantage significatif en manquant à avoir à bord la camera (dans les conditions du moment, en manquant à porter la propre identification, ou en naviguant sur un bateau qui n'avait pas été soumis au moment requis aux procédures de quarantaine pour la medal race.

Les IC 2, 3 et 21, et la MR 13 ne peuvent pas faire l'objet de réclamations par des bateaux. (IC 18.7 et MR 13.7).

Décision

La réclamation de ESP selon les IC 21.2 et 21.3 est non recevable.

La réclamation du comité de course est rejetée.

DEN n'a pas respecté l'article 3 de l'avis de course, les IC 2 et 3, et la MR 13. Cependant, conformément à l'IC 18.7 et en application de la "jury policy" à propos des pénalités discrétionnaires

pour cette compétition, aucune pénalité n'est imposée pour ces infractions dans la mesure où DEN n'en a obtenu aucun avantage.

Toute la procédure d'instruction avait été soigneusement étudiée, et le panel avait notamment décidé d'entendre les témoignages de tous les bateaux qui avaient participé à la medal race puisque tous pouvaient être affectés par la décision finale.

Il s'agissait en effet de confirmer ou non une médaille d'or que les Danois avaient d'ailleurs reçue lors de la cérémonie officielle juste avant le début de l'instruction. Inutile de préciser que les médias étaient tous présents dans l'antichambre du jury, caméras en batterie et stylos en main.

La décision a été bien accueillie par la quasi-totalité des concurrents, à l'exception des Italiens et des Espagnols qui, peu après l'affichage, déposaient une demande de réouverture en vertu de la règle 62.1(a), action inadéquate du comité de réclamation. De son côté, l'équipage allemand, qui pouvait passer du bronze à l'argent si les Danois étaient déchus de leur titre, ont fait savoir, par une lettre au jury, qu'ils acceptaient la décision et ne souhaitaient pas être associés à la démarche de leurs collègues italiens et espagnols.

L'article Q5.3 de l'addendum Q, applicable à la medal race, est très clair :

Un bateau ne peut pas demander réparation selon la règle 62.1(a). Le comité de réclamation peut décider d'envisager de donner réparation selon cette règle s'il pense qu'une erreur a pu être commise.

La demande de réouverture a donc été refusée, non recevable. Par contre, le panel a délibéré, à partir des arguments donnés par les deux équipages dans leur demande, pour décider s'il avait pu commettre une erreur. L'argument principal portait sur le remplacement de l'ensemble du bateau, non autorisé préalablement par le comité de jauge. Ce point ayant déjà été étudié et jugé lors des réclamations initiales, le panel a considéré qu'il n'avait pas commis d'erreur et a donc décidé de ne pas envisager de donner réparation.

Cette même procédure a été utilisée pour une demande de réparation déposée par le Star suédois après la Medal Race. L'arrivée pour les deux dernières places se disputait entre le Suédois et le Français. Sur le tableau donnant l'ordre d'arrivée montré sur le bateau du comité de course, SWE était 9^{ème} et FRA 10^{ème}, ce qui donnait l'argent aux suédois. Mais en réalité, l'équipe de pointage qui retransmettait les arrivées au central informatique avait donné FRA 9^{ème} et SWE 10^{ème}, ce qui faisait passer ces derniers sur la dernière marche du podium, celle du bronze. Découvrant le problème à leur retour à terre, les suédois ont effectué une demande de réparation, qui a été jugée non recevable selon la règle Q5.3. Mais en parallèle, un panel, accompagné d'un représentant du comité de course, a visionné la vidéo de l'arrivée sur laquelle il apparaissait clairement que le bateau français avait franchi la ligne d'arrivée avec une bonne demi-longueur d'avance. Le jury a donc clôt l'affaire.

L'épilogue du cas du 49er danois s'est joué devant le Tribunal Arbitral du Sport, présent à Pékin pendant la totalité des JO, prêts à juger les recours de tous ordres. Espagnols et Italiens, assistés d'avocats, ont en effet adressé un recours au T.A.S. qui s'est réuni le samedi 23 août, veille de la cérémonie de clôture. Des dossiers complets avaient été constitués par le jury, comprenant l'ensemble des documents de course utilisés pour les JO, tous les avenants et notes d'information aux concurrents, et bien évidemment tous les documents relatifs au cas.

David Tillett, John Doerr et Charley Cook, ce dernier en qualité d'avocat de l'ISAF, se sont donc rendus à Pékin pour y retrouver les représentants des bateaux concernés. Après deux heures d'instruction et une petite heure de délibération, le panel du TAS confirmait la décision du jury, rejetait l'ensemble des arguments des parties requérantes et soulignaient l'exemple de sportivité des Croates, digne de l'esprit olympique.

Plusieurs autres cas pourraient appeler des commentaires ou susciter d'intéressantes questions. Difficile d'être exhaustif quand il s'agit des Jeux Olympiques. On peut consulter l'ensemble des décisions du jury sur le microsite de l'ISAF (www.sailing.org) et la décision du Tribunal Arbitral du Sport à propos du cas ci-dessus sur (www.tas-cas.org).

LA JAUGE SUR LES LASERS CHINOIS

Par Jean Luc MICHON, Juge et jaugeur International

Le 27 juillet 2008, je retrouve Qingdao et un brouillard au couteau avec mon collègue belge en charge des RS:X. Nous sommes les premiers arbitres arrivés (comme il y a 4 ans à Athènes) et le site olympique ouvre le 28 juillet.

L'équipe de bénévoles chinois mise à ma disposition depuis l'an passé m'attend et tout le monde est très enthousiaste à l'approche des Jeux Olympiques.

Cette année, ma tâche de jaugeur est différente de celle du « test event » d'août 2007 où les coureurs apportaient leur équipement et où il fallait tout re-vérifier (position de l'accastillage sur les espars, numéros de voile, vérification des coques,... Ce fut pour 2007 en fait sans souci car mes assistants chinois se sont mis très rapidement au diapason et n'ont pas dérogé d'un millimètre lors des opérations de jauge.

Pour les Jeux Olympiques, la tâche est donc différente car tous les bateaux sont fournis (43 Lasers Standard hommes et 28 Lasers Radial filles). C'est donc début juin que je me suis rendu en Angleterre à Banbury pour vérifier les bateaux et l'équipement. Le matériel a été soigneusement sélectionné pour avoir des écarts au minima possible.

A Qingdao, le matériel est arrivé en retard à cause du brouillard qui empêchait les porte-conteneurs d'accoster pendant 2 semaines.

Le matériel a donc été re-vérifié pour voir s'il n'avait pas souffert dans le transport ou si les différences de température n'avaient rien endommagé. Les bateaux ont été ensuite numérotés pour procéder au tirage au sort (comme à la télévision). Il restait ensuite à préparer les voiles (pour les lettres de nationalité et les noms) et les coques (pour les lettres de nationalité). Ensuite ce fût l'inspection de chaque Laser prêt à naviguer avec marquage des espars, safran et dérive, barre. Même si la jauge

du Laser est simple, il convient que celle-ci soit respectée car sur une classe strictement monotype un petit changement peut avoir une grande importance.

Une fois, les inspections passées, c'est le début des demandes de réparation ou changement de matériel (les coureurs ne peuvent réparer le matériel fourni, seul l'équipe technique avec l'accord du jaugeur peut le faire). Nous avons eu des coureurs assidus qui testaient le jaugeur et l'équipe technique. Certains étaient vus tous les jours et d'autres jamais.

C'est ensuite le début des régates où la présence du jaugeur est indispensable sur l'eau pour tout bris de matériel ou remplacement, car un changement immédiat évite une procédure de demande de réparation. A chaque arrivée, les coureurs désignés le matin par la place d'arrivée donnée par le comité de jauge sont contrôlés pour vérifier l'utilisation exclusive du matériel fourni par l'organisation. Chaque soir, il faut attendre la fin du dépôt des réclamations qui sert également d'heure limite pour les demandes de réparation de matériel ou le changement d'équipement.

Vient ensuite la medal race car les bateaux sont mis en quarantaine pour la nuit et libérés une heure avant d'aller sur l'eau.

Ouf ! fin des medal race, et tout s'est bien passé ! à l'inverse des 49 er où le jury a mis 2 jours à régler les réclamations.

Reste ensuite 24 heures non stop à Pékin pour voir la cité interdite, la médaille d'or des français en handball et la cérémonie de clôture avec Christophe GAUMONT, Philippe FAURE et Corinne AULNETTE.

Au final, c'est une expérience passionnante où l'on se fait des amis du monde entier et un excellent souvenir de mon équipe d'assistants bénévoles chinois très sympathiques...

L'ARBITRAGE S'ADAPTE AUX JEUNES

Par Gérard BOSSE, Juge et Umpire International

Suite au programme de « sensibilisation des jeunes coureurs aux règles de course » menées sur le Championnat de France Minimes 2007 à l'Ecole Nationale de Voile de St Pierre de Quiberon et rapportées par Corinne Aulnette dans le Rappel Général n°22, la CCA a décidé de poursuivre ces actions sur le Championnat Minimes de 2008 et sur la Coupe Internationale Européenne Optimist 2008 à Aix les Bains, en collaborant fructueusement notamment avec le secteur voile légère et la commission jeune de la FFVoile.

Un certain nombre d'actions orientées vers les enfants ont été mises en place.

France Minimes 2008 ENVSN

Bien au-delà des jeux ou autres animations assez similaires à celles de 2007, (jeu de piste, quizz règles, instructions de réclamations publiques etc..) il y a eu la volonté de mettre en place des comportements d'arbitres adaptés à la tranche d'âge du championnat. Si tous les bilans des arbitres montrent qu'il y a encore beaucoup à faire, je pense que cette prise de conscience des arbitres est un grand pas en avant.

Suite aux courriers du Président de la CCA Christian Peyras, du Président de la commission jeunes J.P. Churet, et de la première réunion générale, il y a eu une mobilisation totale de tous les officiels pour s'adapter à la tranche d'âge arbitrée. Les résultats ont dépassé nos espérances !

Tout le monde a en effet joué parfaitement le jeu et chacun à son niveau a essayé, comme demandé, d'avoir un comportement explicatif vis-à-vis des règles et des mises en place de la régata (PRO, CC, Jaugeurs, Jury etc..).

Par exemple, toutes les annonces micro ont été d'une grande clarté explicative pour tout ce qui allait se passer et comment cela allait se passer. Toutes ces annonces orales ou briefings étaient assortis d'incitations à lire sur les tableaux officiels tous les détails de ce qui avait été dit afin qu'elles prennent alors toutes leurs valeurs pédagogiques.

Les accueils des jeunes coureurs aux différents postes stratégiques de la régata (inscriptions, émargement, secrétariat jury, jauge) ont été remarquables. Que tous ces arbitres et bénévoles en soient remerciés. Le plaisir qu'ont pris tous ces jeunes en est certainement le meilleur des remerciements et l'encouragement à continuer dans cette voie.

Il reste :

- à faire évoluer les textes que l'on propose à ces jeunes coureurs, les IC et des affichages adaptés (on en est encore assez loin...mais on s'y attelle !)
- à donner une place réelle aux activités ludiques et pédagogiques d'apprentissage qui peinent à s'insérer dans un programme très dense pensé par des adultes dans une logique d'adulte.
- à mettre en place les moyens de communication efficaces (sono sur tout le site, annonces régulières du programme et des animations etc..)

Coupe Internationale Européenne d'Optimist 2008 à Aix les Bains

L'objectif était de garder le même état d'esprit.

Plusieurs réunions avec les représentants du secteur Fédéral Voile légère et de la commission jeunes ont permis de coordonner toutes les actions sur cette régata nationale de la classe Optimist (Henry Bacchini, Jean-Pierre Churet, Laurent Gaillot, Loïc Billon, Corinne Aulnette et Théo Wendling qui était le PRO de la CIE Opti 08).

Les objectifs sur cette CIE étaient multiples : garder l'état d'esprit du France Minimes pour que les officiels s'adaptent à la tranche d'âge des compétiteurs, mais également adapter l'arbitrage aux différents niveaux très hétérogènes de cette d'épreuve. La tâche était ardue sur le rond Minimes D1 (81 coureurs niveau France Minimes et international), ou sur le rond Minimes D2 Benjamin D1 (158 coureurs, le niveau inférieur étant compensé par une pratique régulière de la compétition). Sur le rond Benjamin et Minimes open (89), le niveau moyen se situait au débutant en compétition. Pour passer de la régata en flotte au raid ou à la course par équipes, les comités, les juges ont dû constamment s'adapter et en ont certainement mesuré la difficulté. Mais les arbitres présents ont là aussi joué le jeu et ont fait preuve de beaucoup d'adaptabilité.

Au niveau des règles, on a noté la présence importante des juges sur l'eau sur les ronds Minimes D1 et Minimes D2 benjamin D1 (RCV42 sous annexe P) pour surveiller les règles du chapitre 2. C'est à ce stade de la régata qu'il est crucial de faire respecter les règles, la présence proactive des juges y aide beaucoup.

- le texte proposé était du type :

« Si le Jury est témoin d'un incident au cours duquel, une règle du chapitre 2 ou la règle 31.1 des RCV est enfreinte, et si un voilier a hélé « je proteste », et si aucun bateau n'a réparé, le Jury peut pénaliser un bateau par un coup de sifflet et en pointant un pavillon rouge en direction du bateau en faute. Le bateau pénalisé doit effectuer une pénalité de deux tours conformément à la règle 44.2. Si la pénalité n'est pas effectuée, le Jury peut réclamer contre le bateau ».

Il y eut beaucoup de discussions sur ces textes à inclure dans les IC et certaines réticences, comme je l'ai écrit dans un précédent article. Le but recherché par cette présence proactive est de faire respecter les règles et d'inciter les jeunes à réclamer sur l'eau et bien sûr à reconnaître une infraction. Le nombre de tours de pénalités spontanées observées est en lui seul une réponse intéressante à toutes ces discussions.

- Accueil et participations de jeunes au Jury, avec quelques règles simples (club, Ligue) pour éviter toute *partie intéressée*, si le nombre de jeunes juges n'a pas été celui qui avait été prévu lors du premier briefing, tous les jeunes qui se sont intégrés au jury nous ont étonnés et impressionnés. Je pense qu'il est vraiment important de continuer ces actions qui font beaucoup pour l'image des règles et du jury qui les fait appliquer. Il faut juste s'assurer en début d'instruction que les parties sont parfaitement informés de l'identité de chaque membre du jury et leur donner le choix de réfuter un membre quelconque sur le fait qu'il puisse être *partie intéressée*.

- lors des courses par équipes, de jeunes coureurs et des entraîneurs ont été régulièrement intégrés dans les bateaux umpires avec là aussi d'excellents résultats, il faudrait leur donner également la possibilité d'être membre du comité de course.

- Enfin, nous avons prévu des actions spécifiques sur le rond open (minimes et benjamins débutants). Trois cadres techniques nationaux Marc Laurent, Loïc Billon et Laurent Gaillot, clairement identifiés, intervenaient, en accord avec les IC, directement sur les coureurs les plus en difficulté de cette flotte et mettaient en évidence des problèmes techniques et tactiques d'organisation spatiale. Il y avait aussi un juge embarqué chaque jour avec un entraîneur différent qui intervenait auprès des coureurs sur les règles en essayant de leur faire anticiper les situations à problèmes ou à interpeller sous forme interrogative un coureur ayant commis une infraction non réparée. Le but de cette opération était également de former les entraîneurs à ces actions pédagogiques d'apprentissage en direct des règles de course pour qu'ils puissent les reproduire dans leurs clubs et régions. Les résultats ont été remarquables, en effet après 2 ou 3 jours de présence et d'intervention, les enfants s'auto arbitraient et reconnaissaient seuls leurs fautes. Il faut néanmoins faire attention à ce que certains « leaders » ne dictent pas leurs lois !... S'en servir pour faire anticiper les situations à problèmes est souvent très efficace.

- Les conditions matérielles ne s'y prêtant guère, il n'y a pas eu d'auditions publiques.

- Il faut noter les actions pédagogiques très adaptées d' « auto jauge » mises en place par les jaugeurs de l'épreuve.

- Les briefings journaliers permettaient de communiquer directement avec les coureurs et entraîneurs et d'apprendre à tous les participants à reconnaître les différents intervenants de l'épreuve.

- Les débriefings vidéo commentés au retour à terre permettaient de faire passer un certain nombre de messages de tous niveaux (techniques, tactiques..).

CONCLUSION

Toutes ces actions ont montré que le comportement et l'effort d'adaptation de chacun à l'âge ou au niveau des coureurs permettent assez facilement et rapidement de faire appréhender aux enfants les différentes règles du jeu. Même si cela ne paraît pas évident au premier abord, l'efficacité passe par les efforts de tous les acteurs de la régates: parents, éducateurs, entraîneurs, arbitres, organisateurs.

Qui peut mieux expliquer les règles que ceux qui les connaissent ?

On dit des règles de la voile qu'elles sont compliquées, c'est certainement vrai car elles correspondent à un sport aux nombreuses variables sur des supports tellement divers... c'est d'ailleurs tout ce qui en fait sa richesse.

Est-ce que la solution de réécrire les règles dans le but de les simplifier est la bonne ? N'est-ce pas une utopie ?

Les règles de la course à la voile sont issues du « terrain », elles ont été écrites année après année en tenant compte de toutes les situations rencontrées, elles sont très élaborées, chaque mot du texte a été choisi et testé sur d'innombrables situations. Oublier ceci et réécrire un texte aboutirait à se retrouver à un moment ou à un autre dans une situation sans issue où il faudrait évoluer, donc se retrouver dans la situation historique de la naissance des règles de course à la voile de 1828 à nos jours. Il y a d'ailleurs plein d'enseignements à suivre toute cette évolution. On ne peut évidemment pas appréhender toutes les règles d'un seul coup et cela n'a d'ailleurs aucun intérêt.

Il convient simplement de calquer l'apprentissage des règles à l'apprentissage technique de la voile : c'est l'affaire de tous.

PI QÛRE DE RAPPEL

Par Annie MEYRAN, Juge national

Cette année, encore, des concurrents n'ont pu prétendre à réparation aux motifs suivants :

- *Demande hors délai*
- *Absence de juges*

H *ors délai* : la règle 62.2 prévoit un délai de 2 heures après l'incident, cela peut donc être 2 heures après l'affichage de décisions (certaines pouvant modifier des places dans le classement d'une course, par exemple).

En effet, si vous jugez tard et que vous affichez les décisions à 22h30, par exemple, il paraît normal que celles-ci ne puissent pas être lues dans les 2 heures qui suivent !

Conseil : à côté de l'heure d'affichage, ajoutez l'heure limite pour les demandes de réparation sur ces décisions, qui peut être l'heure limite d'émargement du lendemain ou, 2h après l'affichage des classements correspondants, enfin, faites au mieux !

A *bsence des juges* : vous avez accepté de venir arbitrer l'épreuve (vous l'avez peut-être même demandé), vous êtes donc responsable (avec le CC) du classement final jusqu'à l'heure d'affichage + 2 heures, ou, le dernier jour, pendant le délai prescrit dans les Instructions de course.

V *ous devez donc vous appliquer ce même délai.*

Il est même souhaitable que vous attendiez la fin de la remise des prix, car c'est au moment de la distribution des classements que des coureurs découvrent une anomalie et cherchent le jury pour exposer leur problème.

Vous devez enregistrer toute demande et l'instruire, même si vous devez la déclarer « non recevable » Trop de demandes arrivent au Jury d'appel concernant l'un de ces motifs, or le Jury d'appel ne peut statuer que sur une décision du Jury (règles F1 et F2.1)

Conseil : NE FAITES PAS CE QUE VOUS, COUREUR, N'ACCEPTERIEZ PAS QU'ON VOUS FASSE !

LA COURSE PAR EQUIPES

Par Jean Pierre CORDONNIER, juge et umpire international

Nous ne prétendons pas affirmer que tout pratiquant de la voile doit désirer faire de la course par équipe (team racing en anglais) ou que celui qui l'a essayée doit nécessairement l'aimer, mais nous pensons que si vous recherchez une activité vélique faite de très nombreuses courses très serrées dans lesquelles les qualités du marin sont plus importantes que le contenu de son porte-monnaie, alors, la course par équipe devrait vous intéresser. Pourtant, la pratique en France en est très marginale. Nous allons donc la présenter succinctement.

Les caractéristiques principales de la course par équipe sont les suivantes :

- chaque équipe est constituée d'un barreur (ou d'un équipage) dans 2, 3 ou 4 bateaux,
- seules deux équipes participent à chaque course,
- tous les bateaux dans chaque course sont des monotypes de performance raisonnablement égale,
- le résultat de la course est déterminé en additionnant les points obtenus par tous les bateaux de chaque équipe.

Un événement est constitué d'un grand nombre de courses (si possible, un très grand nombre) qui permet à l'équipe qui a le plus de victoires (le moins de défaites) de passer au niveau supérieur de la compétition. Les courses sont plutôt de courte durée, 10 à 15 minutes étant la durée optimale. Avoir un grand nombre de courses courtes représente actuellement la tendance de la mode en voile sportive (medal race des séries olympiques). On peut proposer des événements dans lesquels les bateaux sont fournis par l'organisateur ou par les concurrents eux-mêmes.

Alors que la régata en flotte désigne un seul bateau vainqueur de l'épreuve, la victoire en course par équipe revient à celle qui a obtenu le meilleur compromis des performances individuelles. Ceci signifie que le partage des bateaux est tout à fait possible et qu'il n'est pas nécessaire de traverser le pays avec son bateau personnel. Il y a évidemment des limites pratiques pour organiser des événements de course par équipe avec une centaine de barreaux et des douzaines de bateaux, mais un championnat avec une demi-douzaine d'équipes peut très bien être réussi même avec 4 ou 6 bateaux seulement.

Ce qui a changé ces derniers temps

Ces dernières années, la course par équipe s'est énormément développé (du moins à l'étranger) du fait que la discipline est officiellement reconnue comme un sport à part entière par l'organisme qui gère la voile au niveau international, l'ISAF. D'un combat désordonné à l'approche des bouées des anciens temps (pour ceux qui s'en souviennent), la discipline est maintenant caractérisée par le respect des règles de course. Des pénalités d'un tour, pour les fautes reconnues rapidement, ou deux tours, pour les fautes qui sont imposées par les arbitres qui supervisent l'épreuve sur l'eau, font que la pratique de la course par équipe demande une utilisation intensive du règlement par les concurrents.

Pour en savoir plus : il faut d'abord apprendre l'anglais. En effet, comme la discipline est très confidentielle en France, c'est outre Manche que l'on peut trouver des sites qui font la promotion et la vulgarisation de la course par équipe : <http://www.teamracing.org.uk/pages/index.asp> est le point de départ. On peut continuer la formation avec cette adresse : <http://www.obyc.com/teamrace/ctr4.html>.



CONVAINCUS ?

Coueurs, arbitres, organisateurs... Jean Pierre vous a-t-il convaincu ? Le chemin est encore long avant de pouvoir organiser une telle épreuve.

Pour cette discipline peu répandue dans l'hexagone, il vous faudra tout d'abord trouver un organisateur qui possède un plan d'eau adapté.

Le parcours est simple :

- 1 ou 2 bateaux comité
- 6 bouées
- un ponton (ou un semi-rigide) pour les changements d'équipes à 50m du parcours

Les bateaux : une équipe est souvent composée de 2 ou 3 bateaux. L'organisateur proposera donc des flottes de 4 ou 6 bateaux...plus un bateau de rechange.

Avec un nombre double de bateaux, le comité peut envoyer 2 matches en séquence : le départ d'un match correspondant au signal préparatoire du suivant.

Les voiliers doivent être d'égale valeur. Les dériveurs en double n'utilisent pas de spinnaker ni de trapèze. Un bon réparateur de bateau est l'homme-clef de l'épreuve.

Les équipes sont identifiées par des chasubles ou des autocollants de couleur sur les voiles ou des numéros sur les coques.

Le format : Toutes les équipes se rencontrent en des duels individuels. La grille de départ renseigne les concurrents sur leur programme : poule aller ou aller-retour, demi finales et finales. Dans les épreuves 2 voiliers contre 2, le calcul est simple : le dernier fait perdre son équipe. Dans le système à 3 contre 3, les équipages doivent connaître par cœur les combinaisons gagnantes.

Les arbitres : Le CC donne des procédures à 3 minutes (3, 1, 0) précédées d'un signal d'attention à -1 minute. Il surveille les OCS. A l'arrivée, le CC détermine les équipes gagnantes sans se soucier du classement individuel mais il note l'ordre d'arrivée pour résoudre d'éventuelles égalités.

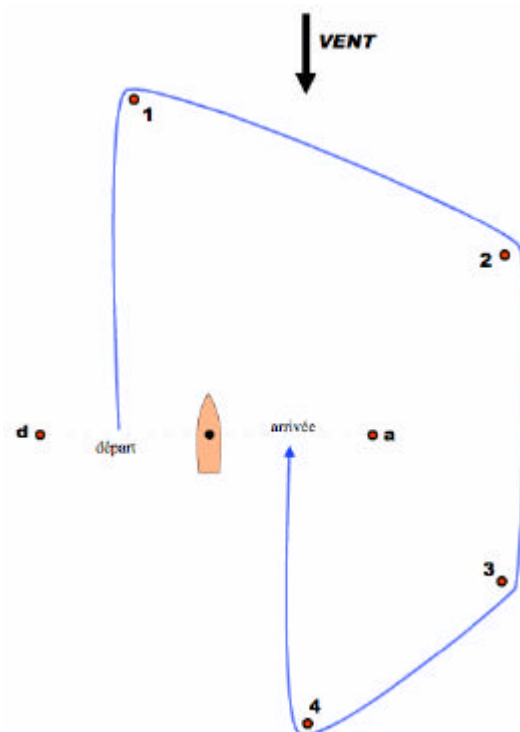
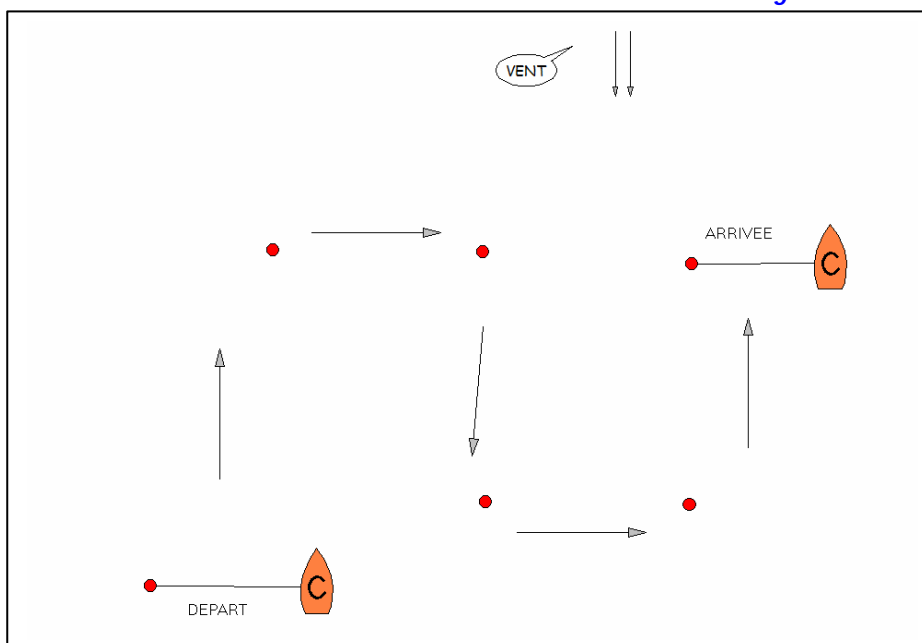
Le minimum pour bien juger sur leau est : 1 bateau avec un ou deux umpires pour un match de 2 contre 2 et 2 bateaux pour un match 3-3. Les umpires venant du match racing s'adaptent facilement à l'arbitrage en direct.

Pour de plus amples détails, nous vous renvoyons bien sûr à l'Annexe D des RCV.

L'esprit : Cette discipline est très formatrice (connaissance des règles et tactique). Les Anglais l'utilisent beaucoup pour les jeunes et les scolaires. Y aurait-il un rapport avec leurs brillants résultats aux JO ?

L'aspect collectif prend ici toute sa place : le meilleur barreur termine souvent dans les derniers afin de gêner les adversaires.

L'aspect ludique de l'épreuve renforce la motivation de nos jeunes coureurs...à méditer. **Roland GALLIOT**



QUESTION A LA CCA

Question de Pierre LEMAIRE, *Comité de Course International.*

J'ai apprécié l'article de Jean Coadou dans le dernier Rappel Général.

Jean nous propose, lors d'épreuves avec plusieurs séries, " d'interrompre les procédures de la série qui n'arrive pas à partir et ne pas hésiter à débiter une procédure pour une autre série ". C'est efficace, je le sais pour l'avoir déjà appliqué sur un National Optimist difficile !

Mais, problème, les RCV nous autorisent elles cette pratique !!! En effet la dernière phrase de la RCV 29.2 (Rappel Général) semble nous l'interdire: "**Le signal d'avertissement pour un nouveau départ pour la classe rappelée doit être fait une minute après l'amenée du Premier Substitut (un signal**

sonore), et les départs pour toute autre classe à suivre doivent succéder au nouveau départ "

Réponse de la CCA

La remarque de Pierre est judicieuse :

- Si les IC laissent libre choix pour l'ordre de départ, ce qui est généralement le cas, rien n'empêche le Comité de hisser un « AP » après le « 1^{er} SUB ». Cette manœuvre aura pour effet d'arrêter la procédure de départ. La classe « indisciplinée » sera mise en attente et une autre série sera concernée par la procédure de départ.
- Si les IC fixent un ordre de départ pour les différentes classes, le CC doit, afin de respecter la RCV 29.2, faire partir cette série récalcitrante avant d'envisager les procédures de départ des autres classes.

LE COIN DES BRICOLEURS...

Jean Pierre MANNESTATTER, en s'inspirant du dernier Rappel Général a bigrement amélioré le panneau d'affichage sur le Comité.

Bravo. Mais qui déposera le premier un brevet ?

