



### EDITORIAL

#### Arbitre, qui es-tu ?

Que tu donnes le départ d'une régata de Club, que tu sois arbitre local, régional, national ou international, jaugeur, comité de Course, juge de fun-board, d'expression dans les vagues ou juge olympique, tu appartiens à une grande famille : le Corps Arbitral de la FFVoile.

Tu te dois entièrement aux courses et aux coureurs et tes devoirs sont nombreux et immenses.

Tu dois être disponible, compétent, patient, efficace, toujours en forme, motivé, mais aussi juste, garant des Règles et de l'Equité Sportive, capable de sanctionner quand il le faut et ceci sans état d'âme.

Indifférent à toute pression, qu'elle soit médiatique ou économique, tu ne dois jamais oublier que tu es aussi le représentant de la Fédération et de tout le Corps Arbitral et que tu dois avoir à ce titre un comportement exemplaire.

Sache connaître tes limites, reste modeste et fais profiter les plus jeunes de ton expérience.

Sois toujours irréprochable et accepte les décisions qui te concernent, comme tu entends que les concurrents acceptent les tiennes.

Acteur important dans la réussite de tout Evénement Sportif, si tu as beaucoup de devoirs, les Organisateurs et les différentes Instances de notre Sport ne doivent oublier que tu as aussi quelques droits : être formé et bien formé, être reconnu en tant qu'Arbitre, être équipé, être accueilli et correctement hébergé dans les épreuves.

La CCA est là pour t'aider; en ce qui me concerne, je n'oublie pas son devoir de transparence et d'alternance. Mais pour arriver à cela, il est nécessaire d'évoluer et en particulier de créer, même au sein des arbitres nationaux, des niveaux et des spécialités.

Il faut aussi penser aux prestations rémunérées d'arbitrage (dans des activités précises et selon des modalités définies), à l'établissement de règles simplifiées pour la pratique des jeunes ou pour des régates de club le dimanche assurant ainsi une plus grande animation sportive de nos structures de base.

Enfin donne-moi ton avis, fais-moi part de tes idées, de tes souhaits en général ou concernant notre lien qu'est et que doit être le Rappel Général.

Notre force est dans nos valeurs, Bonne saison sportive et bon arbitrage à tous.

**Christian PEYRAS**  
Président de la C. C. A.

### Interprétation de la Règle 42, Propulsion

L'ISAF vient d'éditer un certain nombre d'interprétations de la règle de course 42, pour la clarifier et pour permettre aux juges de l'appliquer uniformément dans le monde entier.

Ces interprétations sont applicables à partir du 26 avril 2003, mais toute régata peut les adopter avant, à condition que les juges les expliquent aux concurrents.

Depuis quelques années, l'ISAF était préoccupée par des interprétations et des applications très diverses de la règle 42 - Propulsion. Lors de la

conférence annuelle de novembre 2002, l'ISAF a nommé un groupe de travail, constitué de juges, de représentants des classes et de membres du Comité des Règles, pour formuler des propositions.

Ces interprétations ont été finalisées à la suite d'une conférence internationale des juges qui s'est tenue à Southampton du 21 au 23 mars 2003, et ont été approuvées par le président du Comité des Règles. Très prochainement, elles seront complétées par un document vidéo identifiant clairement des actions permises et des actions interdites.

Bernard BONNEAU

(Voir les Interprétations officielles ISAF en page 5)

### Procédure de contrôle antidopage

#### Délégué fédéral

Conformément à l'article 8 du règlement antidopage de la FFVoile, le délégué fédéral doit être licencié à la FFVoile.

Selon le niveau de l'épreuve ou de l'entraînement, il peut être désigné par le bureau de la FFVoile, de la Ligue ou du Comité Départemental.

Par défaut, et dans la plupart des cas, le délégué fédéral est le président du jury de la compétition (cas des contrôles en compétition) ou la personne responsable de l'entraînement (contrôles en entraînement). Par contre nul ne peut être délégué fédéral s'il est membre d'un organe disciplinaire prévu par le règlement antidopage de la FFVoile.

Règle ISAF : le délégué fédéral est le président du jury (Annexe 3 - article

19.1.7)

Le président du jury ou la personne responsable de l'entraînement pourra déléguer un représentant chargé du déroulement du contrôle.

#### Contact avec le délégué fédéral

Les coordonnées téléphoniques du président du jury de la compétition sont transmises à la Direction Régionale des Sports concernée, afin de permettre un contact préalable entre ce dernier et le médecin préleveur. C'est le président du jury, en tant que délégué fédéral, qui s'assurera préalablement de la mise en place des moyens nécessaires au contrôle.

(Suite en page 2)

## Contrôle antidopage

Suite de la Page 1

### Date et heure des contrôles

Choisir un des premiers jours de la régata et prévoir un jour de remplacement au cas où les régates n'auraient pas lieu pour raisons météorologiques. Dans tous les cas, éviter de choisir le dernier jour de la régata.

Prévoir un créneau horaire suffisamment étendu pour couvrir les incertitudes de l'heure de retour à terre.

Il est recommandé au médecin préleveur de téléphoner au délégué fédéral le matin du jour prévu pour le contrôle pour s'assurer de sa faisabilité en fonction des conditions de déroulement des courses et pour préciser l'heure prévue pour le début des contrôles.

### Local

Le local de contrôle doit comprendre un bureau avec une table et au moins quatre chaises, des toilettes à proximité, et un lieu d'attente abrité.

Prévoir un fléchage clair, à mettre en place juste avant le contrôle.

Prévoir des bouteilles d'eau (non ouvertes) en nombre suffisant (au moins autant que de sportifs à contrôler).

Le local, les toilettes et si possible le lieu d'attente, doivent être suffisamment isolés pour préserver la tranquillité et une certaine confidentialité.

### Désignation des sportifs à contrôler

Procédure recommandée en compétition :

Avant la dernière régata du jour :

- Déterminer la(les) série(s) ou la(les) classe(s)
- Déterminer des places d'arrivées (autant que de contrôles à effectuer).
- Déterminer quel membre d'équipage sera contrôlé (barreur, équipier, équipier tiré au sort, tout l'équipage...)
- A la fin de la régata, se faire transmettre par le comité de course les numéros de voile des bateaux

ayant fini aux places déterminées

- Identifier les sportifs correspondant à ces bateaux sur la liste des inscrits.

Si cette procédure ne peut être suivie, on procédera par tirage au sort.

*Règle ISAF : le choix des concurrents à contrôler est effectué par le président du jury (Annexe 3- art. 19.1.8).*

En France, la procédure de désignation est effectuée conjointement avec le médecin préleveur. Dans le cas où la désignation doit être effectuée alors que le médecin n'est pas encore sur le site, le président du jury consignera précisément la procédure afin d'en informer le médecin préleveur à son arrivée.

NB : Dans les régates où des écarts de temps importants entre les arrivées des concurrents sont prévisibles, on s'efforcera de prévoir la procédure de désignation des concurrents pour éviter une durée de mobilisation trop longue du médecin préleveur et du délégué fédéral.

### Convocations

Les convocations portant le nom de chaque sportif à contrôler sont remplies par le médecin préleveur en présence du délégué fédéral.

Ces convocations doivent être remises en main propre à chaque sportif dès son arrivée à terre.

Selon la configuration du site, le délégué fédéral pourra désigner des représentants qui seront chargés d'aller remettre les convocations.

L'heure de remise de convocation sera notée sur le formulaire, ainsi que l'heure limite pour se présenter au contrôle (recommandation de la FFVoile : délai maximum d'une heure). Le sportif doit signer le formulaire et recevoir la copie qui lui est destinée.

### Accompagnement

Le sportif est si possible accompagné en permanence par la personne qui lui a remis sa convocation, jusqu'à ce qu'il arrive au local de contrôle. Ceci ne constitue pas une obligation absolue dès lors que le délai pour se présenter au contrôle est clairement indiqué et compris par le sportif.

Cependant, cet accompagnement est fortement recommandé, de même qu'il est recommandé de conseiller au sportif de se rendre immédiatement au contrôle, et surtout de ne pas uriner s'il doit passer par le vestiaire ou se changer.

### Conditions du contrôle

Le sportif peut être accompagné par une personne de son choix.

Le sportif doit être formellement identifié (pièce d'identité, licence ou carte d'accréditation avec photographie).

A l'exception du médecin préleveur, du délégué fédéral, du sportif et de son accompagnant, seuls peuvent être admis dans le local de contrôle : un interprète et un membre de la commission médicale de l'ISAF ou son représentant (*ISAF Annexe 3 – art. 19.2.7*).

Le médecin doit accompagner le sportif lors du prélèvement d'urine.

NB : certaines sportives refusent le prélèvement en la seule présence d'un médecin homme et exigent d'être accompagnées en plus par une femme (*ISAF Annexe 3 – art. 19.2.9*)

L'ensemble du contrôle doit s'effectuer avec calme, rigueur et respect du concurrent. Toutes discussions parallèles, remarques déplacées, commentaires incongrus doivent être évités.

Il est de la responsabilité conjointe du délégué fédéral et du médecin préleveur de veiller au respect de ces principes.

### Déroulement du contrôle

Le délégué fédéral doit s'assurer que toutes les étapes du contrôle ont été correctement et formellement suivies:

- Explication précise de la procédure
- Choix du flacon de prélèvement dans son conditionnement scellé ;
- Choix des conteneurs dans leur conditionnement scellé ;
- Ouverture des conditionnements par le sportif ;
- Miction en présence du médecin
- Vérification de la concentration et du PH de l'urine par le médecin

(Suite en page 3)

# Les Stages Nationaux de Formation en 2003

Toutes les candidatures à des stages nationaux de formation doivent être transmises à la CCA (Christine DAYON : mail : christine.dayon@ffv.fr, téléphone : 01.40.60.37.03) par la Commission Régionale d'Arbitrage du candidat.

<b>FORMATION INITIALE</b>	<b>COMITÉ DE COURSE</b>	<b>CIMA 420</b> 17 au 21/04 Toulon	<b>National Optimist</b> 5 au 12/07 Perros Guirec	<b>National d'Automne 420</b> 28/10 au 01/11 La Rochelle
	<b>COMITÉ DE RÉCLAMATION</b>	<b>Chpt Fce VOS</b> 07 au 11/05 La Grande Motte	<b>Chpt France Espoirs</b> 23 au 29/08 Plérin	
	<b>UMPIRING</b>	<b>MR Grade 3</b> 12 et 13/04 Antibes	<b>Coupe Armorica</b> 8 au 11/05 Quiberon	
<b>J A U G E</b>	<b>DÉBUTANTS</b>	<b>CNI Optimist</b> 08 au 10/05 Le Havre 2 Places	<b>National Optimist</b> 05 au 08/07 Perros Guirec 4 Places	<b>Chpt France Espoirs</b> 23 au 26/08 St Brieuc 2 Places
	<b>MISE EN SITUATION CONFIRMÉS</b>	<b>Eurocat</b> 01 au 04/05 Carnac 1 Place	<b>National 505</b> 01 au 05/07 La Rochelle 1 Place	<b>Costarmoricaine</b> 21 au 27/07 Erquy 1 Place
<b>COMITÉ DE COURSE «VRC»</b>	Les dates seront fixées en fonction des demandes			
<b>ARBITRAGE DIRECT</b>	Les dates seront fixées en fonction des demandes (sur les Grands Prix Orma)			
<b>CC et JUGE FUNBOARD</b>	<b>Finale du Chpt de Fce AFW</b> du 22 au 28/10 à Urville Nacqueville			

## Contrôle antidopage

Suite de la Page 2

- Répartition de l'urine dans les deux flacons par le sportif ;
- Vérification des numéros de codage des flacons ;
- Rebouchage des flacons et scellement des conteneurs par le sportif ;
- Report des numéros de codage sur les formulaires ;
- Questionnement du sportif sur d'éventuelles prises de médicament
- Rédaction complète du procès verbal
- Questionnement du sportif sur les conditions de déroulement du contrôle
- Signature du procès-verbal par le sportif, le délégué fédéral et le médecin préleveur.

### Constat de carence ou refus

Si le sportif ne se présente pas au

contrôle ou refuse le prélèvement, les faits seront consignés sur le procès-verbal.

*Règle ISAF : un sportif qui ne se présente pas au contrôle ou refuse de fournir un échantillon doit, ainsi que le bateau sur lequel il naviguait, être disqualifié pour l'épreuve. Le comité de réclamation (jury) doit ouvrir une instruction pour étudier les circonstances et faire rapport de ses conclusions à l'autorité nationale initiatrice du contrôle et à l'autorité nationale du concurrent.*

### Suite donnée au contrôle

Après le contrôle, c'est le médecin préleveur qui est chargé de l'envoi des échantillons au laboratoire de dépistage du dopage et de l'envoi des formulaires aux autorités concernées.

### Difficultés éventuelles

Quelles que soient les divergences qui l'opposent au médecin préleveur, le délégué fédéral doit mener sa

mission jusqu'au bout, et tout faire pour préserver le respect du sportif.

Tout incident portant sur la procédure devra être consigné sur le procès-verbal.

Les éventuelles fautes de comportement feront l'objet d'un rapport du délégué fédéral à la FFVoile.

### Compétitions internationales

La procédure française prévaut sur celle de l'ISAF ou sur celle des autorités nationales des sportifs contrôlés.

Cependant, certains sportifs pourront s'étonner de certaines différences de procédure, souvent amplifiées par des problèmes de compréhension.

On s'efforcera d'expliquer soigneusement et clairement la procédure tout en la respectant rigoureusement, et on notera soigneusement les remarques du sportif sur le procès-verbal.

Bernard BONNEAU

# LES NOMINATIONS 2002

## Comités de course Internationaux

Bastard Paul	Corse	Renouvelé pour 4 ans
Corcuff Alain	Pays de la Loire	Renouvelé pour 4 ans
Vidal Claude	Côte d'Azur	Renouvelé pour 4 ans

## Juges Internationaux

Bastard Paul	Corse	Renouvelé pour 4 ans
Bonneau Bernard	FFVoile	Renouvelé pour 4 ans
Leglise Yves	Aquitaine	Renouvelé pour 4 ans
Vidal Claude	Côte d'Azur	Renouvelé pour 4 ans
Vielle François	Côte d'Azur	Renouvelé pour 2 ans

## Umpires Internationaux

Bosse Gérard	FFVoile	Renouvelé pour 4 ans
Gomez Philippe	FFVoile	Renouvelé pour 4 ans
Poirey Thierry	Bretagne	Nommé pour 4 ans
van der Houwen	Côte d'Azur	Nommé pour 4 ans

## Mesureurs Internationaux

Conti J-Louis (MO50/60)	FFVoile	Nommé pour 4 ans
Gauthier Jean-Luc (Opt)	Pays de la Loire	Renouvelé pour 4 ans
Hottot Jean-Luc (420)	Hte Normandie	Renouvelé pour 4 ans
Michon Jean-Luc (Las)	Pays de la Loire	Renouvelé pour 4 ans
Petit Michel (470)	Aquitaine	Renouvelé pour 4 ans

## Comités de course Nationaux

Delmas Laurent	Bretagne	06/12/02 pour 2 ans
Desforges Roland	Poitou Charentes	20/09/02 pour 2 ans
Jumel Jacky	Côte d'Azur	06/12/02 pour 2 ans
Lefevre Gilbert	Languedoc Roussillon	22/02/02 pour 2 ans
Renoult Marc	Haute Normandie	22/02/02 pour 2 ans
Rodet Philippe	Bretagne	07/06/02 pour 2 ans
Terrasson Jacques	Champagne Ardennes	22/02/02 pour 2 ans
Toureaux Guy	Bretagne	06/12/02 pour 2 ans

## Juges Nationaux

Becognée Monique	Poitou Charentes	18/10/02 pour 2 ans
Beltran Louis	Poitou Charentes	07/06/02 pour 2 ans
Bregeon Laurent	Bretagne	06/12/02 pour 2 ans
Chapelle Patrick	Ile de France	20/09/02 pour 2 ans
Fabre Bernard	Languedoc Roussillon	07/06/02 pour 2 ans
Petit Claude	Bretagne	20/09/02 pour 2 ans
Priol Georges	Bretagne	20/09/02 pour 2 ans
Tison Jean-Louis	Aquitaine	20/09/02 pour 2 ans

## Umpires Nationaux

Celerier Bruno	Côte d'Azur	25/09/02 pour 2 ans
Cherbonel Jean	Alpes Provence	07/06/02 pour 2 ans
Gridel Thibaut	Bretagne	18/10/02 pour 2 ans
Housset Henri	Bretagne	07/06/02 pour 2 ans
Vincent Jean-Louis	Bretagne	10/01/02 pour 2 ans

## Juge de Vagues et Comité Funboard National

Beauvais Didier	Languedoc Roussillon	06/02/02 pour 2 ans
-----------------	----------------------	---------------------

## Mesureur National Classe l'Equipe

Horgnies Alexandre	Ile de France	20/09/02
--------------------	---------------	----------

## Comités de Course Nationaux Stagiaires

Dumoulin Christophe	Corse	20/09/02
Faurent Pierre	Bretagne	06/12/02
Gregoire Sylvie	Martinique	07/06/02
Le Cleac'h Jean-Gabriel	Bretagne	20/09/02
Maurin Patrick	Poitou Charentes	20/09/02
Nutte Jérôme	Côte d'Azur	06/12/02
Parcevaux joffrey	Alpes Provence	07/06/02
Porte Bernard	FFVoile	06/12/02
Vatran Claude	Martinique	20/09/02

## Juges Nationaux Stagiaires

Beucler daniel	Aquitaine	20/09/02
Cordonnier Jean-Pierre	Pays de Loire	06/12/02
Gastaldi Jean-Jacques	Côte d'Azur	20/09/02
Suffren Patrick	Alpes Provence	20/09/02
Vanier Denys	Languedoc Roussillon	06/12/02

## Umpires Stagiaires

Le Foll Oswenn	Bretagne	07/06/02
Le Guen Jean-Yves	Centre	07/06/02
Letard Dominique	Bretagne	07/06/02

## Jaugeur Fédéral Régional

Cavagna Raymond	Rhône Alpes	18/10/02
Chapelle Patrick	Ile de France	10/04/02
Delarche Yves	Aquitaine	10/04/02
Farine Jean	Rhône Alpes	07/06/02
Fichet Guy	Basse Normandie	20/09/02
Le Mat Jacques	Rhône Alpes	18/10/02

## Mesureur Régional Classe 420

Adam Paul	Haute Normandie	20/09/02
Fichet Guy	Basse Normandie	20/09/02

## Vous avez eu un appel ?

Lorsque vous avez instruit toutes vos réclamations et vos demandes de réouverture, donné et affiché vos décisions, vérifié les classements et attendu un délai raisonnable après l'affichage des résultats et la remise des prix, il ne faut pas croire que tout est fini!

Il y a bien un concurrent mécontent parce que contrarié par votre décision ; il est convaincu que vous avez mal géré ses problèmes sur l'eau .

Alors il « fait appel » auprès de l'Autorité Nationale, qui transmet au Jury d'Appel.

Si vous avez bien respecté les règles, le J.A. n'aura pas vraiment de problème pour se prononcer .

Dans le cas contraire, vous allez être assailli de questions et vous n'aurez pas toujours tous les éléments sous la main pour y répondre .

Voici donc les problèmes les plus fréquemment rencontrés .

1- Ni l'appelant ni l'instructeur du J.A. ne parviennent à se procurer les documents (Annexe F2)

- le club ne les archive pas
- le club ne répond pas
- le président du CR ne répond pas

2- Lorsque l'instructeur a les documents, il lui manque des renseignements :

- les convocations ont été mal faites
- les rubriques de la réclamation (partie réservée au CR) ont été mal renseignées ou ont été incomplètement renseignées.
- les différents horaires (heure de dépôt, heure d'affichage etc...) ne sont pas précisés .

3- Lorsque les 2 cas précédents ne se présentent pas, le J.A. se heurte à des fautes de procédure élémentaires qui peuvent faire renvoyer le cas pour une nouvelle instruction .

- le CR n'est constitué que de 2 personnes (prescription fédérale chap.7)
- le CR commence son instruction plus tôt que prévu
- il ne veut pas écouter un témoin (règle 63-6)
- il ne veut pas voir une vidéo proposée par une des parties
- il refuse d'instruire une demande de réouverture.

Alors, soyez rigoureux, prenez votre temps, ne négligez rien, qu'il s'agisse de la réclamation du dimanche soir, dans votre club, ou d'un National de Classe.

Si vous avez des doutes sur la capacité du Club à archiver les documents et si un concurrent est très fâché par votre décision, n'hésitez pas à garder des copies de tout : affichages des convocations et des décisions, de la réclamation ( avec les schémas identifiés et bien renseignés). Les décisions du Jury d'Appel seront données plus rapidement à la satisfaction de tous : les concurrents et vous les Juges .

Annie Meyran



# INTERPRETATION DES TERMES UTILISES DANS LA REGLE 42

Interprétations officielles de l'ISAF

**Un terme utilisé dans le sens précisé ci-dessous apparaît en italiques. Les autres termes qui sont spécifiques à la règle 42 sont définis dans la règle.**

Le *roulis ambiant* est le degré minimal de roulis causé par les vagues.

*Pomper par mouvements du corps* est l'action sur la voile provoquée par des mouvements du corps verticaux ou transversaux.

L'*agitation répétée* de la voile est l'effet produit par l'action de border et choquer sans relation avec des changements de force ou de direction du vent.

Un *battement* est l'effet produit en bordant si brutalement une voile que sa forme normale est modifiée pour revenir presque immédiatement à sa forme initiale.

L'action de *pomper* consiste à border la voile par une action rapide et brutale. (Toutefois, la répétition de l'action de pomper peut être lente ou rapide).

*Répété* signifie plus d'une fois dans la même zone, sur un bord.

*Roulis* (un cycle) est un seul aller et retour transversal du mât, incliné sous le vent et revenant au vent.

La *torsion du corps* est un mouvement du corps rotatif ou d'avant en arrière.

*Border* est, en général une traction régulière sur une voile pour la régler.

*Feu orange* est une expression utilisée quand il n'est pas certain qu'une action soit interdite. Bien qu'il soit peu probable qu'un bateau dans la situation *feu orange* fasse l'objet d'une réclamation, cela reste possible. La répétition d'actions allumant le *feu orange* augmentera rapidement les chances de réclamation.

## 42.1 Règle de base

**Sauf lorsque cela est permis par la règle 42.3 ou 45, un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse. Son équipage peut ajuster le réglage des voiles et de la coque, et accomplir d'autres actions de navigation en bon marin, mais ne doit pas déplacer son corps autrement pour faire avancer le bateau.**

### INTERPRETATIONS

42-01 Une action qui n'est pas listée dans la règle 42.2 peut être

interdite selon la règle 42.1.

42-02 Une technique gestuelle non listée dans la règle 42.2, qui propulse le bateau, et qui n'est pas l'une des actions permises par la règle 42.1, est interdite.

42-03 Une action interdite dans la règle 42.2 ne peut pas être considérée comme permise par la règle 42.1.

42-04 Tout mouvement du corps qui propulse le bateau (dans n'importe quelle direction) avec le même effet qu'un coup de pagaie est interdit.

## 42.2 Actions interdites

**Sans que cela limite l'application de la règle 42.1, les actions suivantes sont interdites:**  
**(a) pomper : agitation de manière répétée de toute voile, soit en bordant et choquant la voile, soit par un mouvement du corps vertical ou perpendiculaire à l'axe du voilier ;**

### INTERPRETATIONS

42-05 « Border et choquer » en phase avec les bascules de vent ou les risées est permis, même de manière *répétée*, à condition que cela ne provoque pas une *agitation répétée* de la voile.

42-06 Sauf lorsque cela est permis par la règle 42.3(b), *pomper* une seule fois peut être interdit selon la règle 42.1.

42-07 *Pomper* plus d'une fois est interdit par la règle 42.2(a).

42-08 Un *battement* de la voile est une indication certaine que la voile a été *pompée*, même si une voile peut être *pompée* sans *battement*.

42-09 Un *battement* de la voile causé par un arrêt soudain de l'action de choquer une écoute est permis.

42-10 Un seul *battement* de la voile, qu'il soit causé par une action de *pomper par mouvements du corps* ou par une seule action de *pomper* non permise par la règle 42.3(b), est considéré comme *feu orange*.

42-11 Des *battements* répétés de la voile causés par du *pumping par mouvements du corps* sont interdits.

## 42.2 Actions interdites

**Sans que cela limite l'application de la règle 42.1, les actions suivantes sont interdites :**

**(b) balancer : roulis répété du bateau, provoqué soit par le mouvement du corps, soit par le réglage des voiles ou de la dérive, qui ne facilite pas la conduite ;**

### INTERPRETATIONS

42-12 Un mouvement de *roulis* du bateau causé par une risée ou une accalmie, suivi d'un déplacement de l'équipage pour rétablir la bonne assiette, est permis.

42-13 Un seul mouvement de *roulis* qui n'a pas l'effet d'un coup de pagaie est permis.

42-14 Le *roulis ambiant* sans mouvements du corps ou réglage d'une voile est permis. Un bateau n'est pas tenu de stopper ce type de roulis.

42-15 Un positionnement inutile de tout membre de l'équipage qui pourrait provoquer ou augmenter un roulis répété est interdit, sauf brièvement pour effectuer une tâche nécessaire.

42-16 Conserver un positionnement inutile qui augmente un roulis répété est interdit selon la règle 42.1.

42-17 L'action de *border* une voile qui provoque un roulis répété du bateau est interdite.

42-18 Un bateau qui roule de façon nettement excessive par rapport au *roulis ambiant*, sans mouvements du corps et sans border la voile : *Feu orange*.

## 42.2 Actions interdites

**Sans que cela limite l'application de la règle 42.1, les actions suivantes sont interdites :**  
**(c) saccader : mouvement soudain du corps en avant, arrêté brutalement ;**

### INTERPRETATIONS

42-19 La *torsion du corps* pour changer l'assiette longitudinale du bateau en phase avec les vagues est permise, à condition de ne pas avoir l'effet de pomper les voiles, et tout particulièrement celui de faire *battre* la chute.

42-20 La *torsion du corps* qui se traduit par un arrêt brutal d'une partie du corps est interdite.

42-21 La *torsion du corps* sur mer plate est interdite. (Suite en page 6)

# INTERPRETATION DES TERMES UTILISES DANS LA REGLE 42

Suite de la Page 5

## 42.2 Actions interdites

Sans que cela limite l'application de la règle 42.1, les actions suivantes sont interdites:  
(d) godiller : mouvement répété de la barre qui n'est pas nécessaire pour la conduite ;

### INTERPRETATIONS

- 42-22 La godille est permise seulement quand elle est «nécessaire pour la conduite ». C'est-à-dire qu'aucun autre moyen de conduite n'est disponible à ce moment là, et qu'elle se traduit par un clair changement de direction.
- 42-23 Renouveler une action de godille à la suite de la précédente pour la neutraliser est interdit.
- 42-24 Toute godille (au moins deux mouvements identiques du gouvernail, même légers), qui ne se traduit pas par un clair changement de direction est interdite.
- 42-25 Des mouvements répétés du gouvernail, pour neutraliser un changement de direction du bateau causé par un réglage tel qu'une voile à contre, sont interdits.
- 42-26 Continuer à godiller alors que la voile peut être rempli est interdit.

## 42.2 Actions interdites

Sans que cela limite l'application de la règle 42.1, les actions suivantes sont interdites :  
(e) virements de bord ou empannages répétés sans rapport avec des sautes de vent ou des considérations tactiques.

## 42.3 Exceptions

(a) L'équipage d'un bateau peut bouger le corps pour exagérer le roulis qui facilite la conduite du bateau pendant un virement de bord ou un empannage, pourvu que, juste après que le virement de bord ou l'empannage est terminé, la vitesse du bateau ne soit pas supérieure à ce qu'elle aurait été en l'absence de virement de bord ou d'empannage.

### INTERPRETATIONS

- 42-27 Des mouvements exagérés du corps, qui font sortir un bateau d'un virement de bord ou d'un empannage à la même vitesse que juste avant l'entame de la manoeuvre, sont permis.
- 42-28 Un mouvement violent, qui propulse le bateau à la manière d'un coup de pagaie, est interdit selon la règle 42.1.
- 42-29 Quand la vitesse du bateau décroît nettement après avoir accéléré à la sortie d'un virement de bord ou d'un empannage, sans changement évident de la vitesse du vent ou de sa direction : *Feu orange*.
- 42-30 Il est permis d'amener le mât au-delà de la verticale à la sortie d'un virement de bord ou d'un empannage.

## 42.3 Exceptions

(b) Sauf lors d'un louvoyage au vent, lorsque le surfing (accélération rapide en descendant sur le côté sous le vent d'une vague) ou le planing est possible, l'équipage du bateau peut border l'écoute et le bras de toute voile dans le but d'initier ce surfing ou planing,

mais une fois seulement pour chaque vague ou risée.

### INTERPRETATIONS

- 42-31 L'action de *pomper* une fois pour tenter de surfer ou de planer, quand les conditions de surfing ou de planing sont douteuses, est permise même si elle est sans réussite.
- 42-32 *Feu orange* si un bateau répète cette tentative sans réussite sur le même bord.
- 42-33 Chaque voile peut être *pompée* à différents moments, mais seulement tel que permis par la règle 42.3(b).
- 42-34 Il suffit que les conditions de planing et de pumping existent à l'endroit où se trouve un bateau pour qu'il soit autorisé à *pomper* une fois.
- 42-35 Le surfing ou le planing peuvent être possibles pour certains bateaux et pas pour les autres. Ceci peut être dû, par exemple, à des risées locales ou aux vagues levées par un bateau à moteur.

## 42.3 Exceptions

(c) Tout moyen de propulsion peut être utilisé pour aider une personne ou un autre navire en danger.

(d) Pour se dégager après un échouage ou après une collision avec un autre bateau ou un objet, un bateau peut utiliser la force appliquée par l'équipage de l'un ou l'autre bateau, et tout équipement autre qu'un moteur propulsif.

### A Jean-Pierre ODERO

Jean-Pierre « s'en est allé » fin janvier, à l'heure du laitier. A pas feutrés il a regagné les coulisses contrairement à sa manière d'être, lui qui alliait la verve du titi parisien et la faconde méridionale.

Natif de Cannes, il a été naturellement attiré par la mer. Il a grandi dans le giron du Yacht Club de Cannes et réalisé son apprentissage vélique sous la houlette de Guy Dagonnot (aujourd'hui Président d'honneur du Yacht Club de Cannes). Il s'est intégré dans la vie du club pour en devenir un des vice-présidents ce qui est une reconnaissance de facto de la part des membres de cette organisation.

Battant extraordinaire, organisateur dans l'âme, il payait grandement de sa personne dans la mise sur pieds des grandes manifestations se déroulant en baie de Cannes : Ski Yachting, Régates Royales, Championnats du monde et d'Europe...

C'est lors de ces épreuves que je l'ai connu en 1980. Possédant l'esprit d'analyse et de synthèse nécessaire, il s'est dirigé vers l'arbitrage, et c'est ainsi qu'il fut évalué par Michel Briand, Daniel Maccari et moi-même. Il intégra le corps des comités de course nationaux. J'ai personnellement des souvenirs qui demeurent figés dans ma mémoire de certains moments passés ensemble sur ce bateau de pêcheurs qu'il avait ramené de Corse. Remis à neuf, adapté, peaufiné avec beaucoup d'amour il était le siège du comité de course. Sur le « Corb », Jean-Pierre régnait en seigneur sur son équipe : Vinca son épouse, Fred et Valérie qu'il savait motiver et galvaniser et même un peu plus parfois !...

J'ai voulu en quelques mots remémorer ce qu'il fut et dire pourquoi nous étions attachés à lui. « Ne meurent que ceux que l'on oublie » dit l'adage alors... au revoir Jean-Pierre.

Georges CORNAND

Dans le Rappel Général n° 17, nous avons invité les arbitres à s'exprimer à propos de la règle 42 – Propulsion. Deux réponses seulement nous sont parvenues. Vraiment dommage. Soit le sujet est considéré comme sans intérêt, ce qui serait troublant, soit l'expression ouverte au sein des pairs fait peur, ce qui serait inquiétant.

En tous cas, Jean FOSTERUD et Olivier MOREL auront l'honneur de donner vie à LA TRIBUNE, et d'une manière particulièrement intéressante puisque, d'avis divergeant, l'un et l'autre présentent les principaux arguments contradictoires vis-à-vis de la pratique du jugement sur l'eau de la règle 42.

Jean et Olivier ont pourtant usé leurs culottes de rappel, en solitaire, sur des dériveurs. Le premier en Yole OK, le second en Laser, à quelques années de différence. Gageons que ni l'un ni l'autre ne s'endormait sur les bords de largue, et qu'il leur arrivait de temps à autre de relancer le bateau un peu plus que sous le simple effet du vent.

Un peu d'histoire : les moyens illicites de propulsion, particulièrement en voile légère, ont existé de tout temps, et nombre d'écrits, parmi lesquels ceux de Paul ELVSTROEM, parus il y a un peu plus de quarante ans, décrivent dans le détail des techniques de pumping et de rocking, et encouragent leurs lecteurs à les pratiquer.

Pratiquées à faible dose, ces techniques, souvent talentueuses, étaient plutôt considérées avec bonhomie par les juges, qui s'activaient seulement en cas de réclamation, quand l'un des concurrents avait rompu la charte d'acceptation tacite d'un niveau minimal de pratiques douteuses.

La propulsion faisait alors en effet partie de ces règles implicites et confraternelles, gérées par la flotte elle-même. Le seuil à ne pas dépasser était celui de la navigation loyale, et les rappels à l'ordre fusaient en régate. C'était, comme le rappelle Jean, la stricte application de l'auto arbitrage, principe fondamental dans

notre sport, aboutissant parfois en salle de jury, mais généralement régulé par les acteurs eux-mêmes.

Dans les années 70, l'apparition de la planche à voile a sans nul doute constitué un facteur déterminant d'évolution des règles de propulsion. L'essence même de l'engin appelle l'énergie musculaire à aider l'éolienne.

C'est alors que les juges ont commencé à pénaliser directement sur l'eau, et on se souviendra notamment de la disqualification de Gildas GUILLEROT, notre planchiste aux Jeux de Los Angeles en 84.

Bernard BONNEAU

Jean FOSTERUD (Juge National)  
A propos de la règle 42

Il a fallu l'année dernière que, membre du jury présidé par Olivier Morel – Coupe Nationale des Laser – nous allions sur l'eau à deux pneumatiques pour surveiller les infractions éventuelles à la règle sous rubrique, pour que je me rende compte de mon incompetence pour ce genre de surveillance. Sauf erreur de ma part il y avait en tout 150 Laser en deux groupes et Olivier nous a montré sur l'eau sa connaissance redoutable en la matière. Il a dû pomper pas mal jadis !!!....

Lors de cette épreuve un seul concurrent a été verbalisé par Olivier – deux tours de pénalisation je crois – suivis d'une demande d'explication sur l'eau par ce concurrent.

Ce moyen de pénalisation n'est pas ma philosophie, non pas parce que je me suis rendu compte de mon insuffisance en ce domaine, de mon manque d'expérience, mais je pense profondément que si un concurrent estime qu'un autre commet des infractions à cette règle, rien ne l'empêche de réclamer contre lui à l'instar des autres réclamations, d'autant plus que vraisemblablement il sera très proche de lui lors des faits reprochés allégués par lui.

A tort peut-être, ce rôle de gendarme sur l'eau ne me plaît guère d'autant plus que sur une telle flotte il est

pratiquement impossible de déceler tous ceux qui commettent une infraction à cette règle. Chacun tire des bords selon son choix et la flotte est très dispersée. Comment dans ce cas surveiller de près toute voile qui fageye légèrement, tout concurrent qui donne des coups de rein, pompe avec son écoute, etc... etc... Ce ne sont pas deux pneumatiques mais dix qui seraient nécessaires et des membres du jury experts, très experts.

Et puis qu'en est-il des bateaux habitables ? Je pense que cette règle s'applique aux dériveurs ?

En définitive, je suis contre cette règle :

Par philosophie personnelle,  
Car elle nécessite des moyens très importants sur l'eau,  
Car elle requiert des juges très expérimentés, indépendants et neutres, ayant pratiqué la régate avec cette règle, et

Les concurrents ont la possibilité de réclamer suivant la procédure devant un jury.

Néanmoins, je pense que la présence du jury sur l'eau sur un pneumatique est une bonne chose ne serait-ce que pour effectuer une surveillance discrète mais sans aucune intention de verbaliser sur la règle 42.

Olivier MOREL (Juge National)  
A propos de la règle 42

1 - Il est logique et utile de faire respecter la règle 42.

En tant que coureur Laser (pendant 20 ans), puis comme arbitre actif dans cette série, j'ai pu constater les ravages causés par le laxisme que nous avons connu en France autrefois, où les régates de petit temps ressemblaient plus à un concours de rock & roll qu'à de la navigation. Je confesse (il y a prescription) avoir fait partie à l'époque du gang des rois du pumping, ce qui me met d'autant plus à l'aise pour en dénoncer les effets néfastes.

La classe Laser internationale (ILCA), puis plus tardivement (Suite en page 8)

Suite de la Page 7 française (AFL) ont pris des mesures pour décourager cette pratique. J'ai été agréablement surpris du peu d'infractions relevées lors de l'Europa Cup (40) et des Internationaux de France Laser (16), preuve que nos jeunes coureurs ont maintenant intégré cette pratique. En particulier, je ne constate quasiment plus de récidive (coureur sifflé plusieurs fois).

J'ai noté que le nombre de coups de sifflet va diminuant au long des courses. Les coureurs "testent" le Jury au début de l'épreuve, puis se tiennent tranquille.

Une attitude stricte dès le premier jour (si possible lors de la course d'entraînement où le jury DOIT être présent et actif), permet de calmer le jeu d'emblée et d'assurer la régularité de l'épreuve.

Il serait dommage de casser 10 ans d'éducation des coureurs en revenant en arrière.

## 2 - Harmonisation du jugement

Il est hautement souhaitable d'harmoniser la manière de juger ces infractions sur l'eau, tant par respect envers les coureurs, que pour amener les arbitres à une compréhension commune et limiter le risque d'injustice.

Pour information, je vous soumetts un texte publié par l'ILCA (\*), fruit de nombreuses années d'expérience d'arbitrage sur l'eau au plus haut niveau. J'en ai assuré la traduction pour le compte de l'AFL, et j'ai pris l'habitude de l'afficher au panneau officiel (en deux langues, le texte anglais faisant foi) et de le distribuer aux entraîneurs et à tout coureur qui me le demande à chaque grande épreuve Laser que j'arbitre.

Cela permet aux coureurs (et aux assesseurs) d'être mieux informés, et j'en ai obtenu des échos positifs de la part des coureurs et entraîneurs, en particulier ceux qui tournent sur le circuit international qui apprécient

que les mêmes méthodes de jugement soient appliquées en France et à l'étranger.

Bien sûr ce texte est assez spécifique du support Laser, mais il doit assez facilement s'adapter aux autres séries dériveur. Il faut aussi tenir compte d'éventuelles règles de classe autorisant le pumping dans des cas spécifiques (par exemple le 470).

Pour l'habitable, les méthodes de jugement doivent sans doute être adaptées, même si j'ai souvenir d'avoir régateé en Fun et en Class 8 avec des concurrents qui pompaient énergiquement les bras de spi au portant, ce qui n'est pas très différent en termes d'infraction de ce qui est décrit dans ce texte.

(\* Ndlr : En raison de la prochaine diffusion des interprétations officielles de l'ISAF à propos de la règle 42, et pour éviter toute confusion, le texte cité par Olivier n'est pas publié dans ce Rappel Général.

## DEUX CAS RIGOLOS

### Epreuve de 470

A est en route libre derrière B à l'entrée de la zone des deux longueurs, et établit à l'intérieur un engagement tardif. Il passe entre B et la marque sous le vent. Il y a contact. Les deux voiliers hèlent « Protest », et A effectue une rotation de pénalité pour avoir enfreint RCV 18.2(c). Une réclamation est déposée par A pour infraction à RCV 2 et 42.1 : il déclare que, lorsqu'ils étaient bord à bord sous le vent de la marque, B s'est propulsé en avant en se poussant sur le hauban de A, repoussant ainsi A en arrière, de sorte que A a perdu plusieurs places par rapport à B.

L'heure et le lieu de l'instruction ont été affichés sur le tableau officiel. B ne s'est pas présenté. Le jury a décidé d'instruire selon 63.3(b). Il a donné raison à A, et B a été classé DNE selon RCV 2. (A n'a pas demandé réparation selon 62.1(d), et, lorsque la question lui a été posée, il a dit ne pas désirer demander réparation).

Le lendemain matin, B demande une réouverture. Il dit qu'il n'a pas vérifié les convocations la veille au soir,

pensant que le 720 de A avait résolu le problème, et qu'il n'avait donc aucune raison de penser qu'il était impliqué dans une réclamation. Il ajoute qu'il peut fournir le témoignage d'une tierce personne attestant qu'il n'a pas poussé A en arrière.

Le jury a décidé que les tours de pénalité pour s'exonérer d'avoir enfreint RCV 18.2(c) n'avaient aucun rapport avec la validité d'une réclamation pour infraction à RCV 2 ou 42. Le jury a estimé n'avoir pas commis d'erreur. Le témoignage proposé n'était pas « nouveau », puisqu'il aurait pu être donné à l'instruction si B s'était présenté. Or, il n'avait aucune bonne raison pour ne pas se présenter, et le jury a décidé de ne pas rouvrir. DNE a été maintenu.

### Epreuve 49er

X bout au vent et stationnaire, tribord amures sur la ligne de départ. Y établit un engagement sous le vent en respectant RCV 15, et devient bout au vent, stationnaire tribord amures sur

la ligne de départ. X se maintient à l'écart. Juste avant le signal du départ, le barreur de Y abat et se jette en arrière au trapèze. Il avait oublié de crocher son harnais, et tombe donc à l'eau ; ce faisant, il tombe sur le stick (en position normale) de X et le casse. X effectue le parcours. Il réclame contre Y pour infraction à RCV 14 et demande réparation, alléguant que le dommage subi l'a empêché de naviguer normalement.

Le jury a décidé que X aurait eu la place de se maintenir à l'écart si le barreur de Y n'était pas tombé par dessus bord. Le cas ISAF 77 établit qu'un bateau obligé de se maintenir à l'écart n'enfreint pas de règle si il est touché par un bateau prioritaire dont l'équipement se trouve en position inhabituelle de façon imprévisible, ce qui était le cas ici. Aucune règle n'interdit à un membre de l'équipage de tomber par dessus bord. RCV 14 ne s'applique pas, puisque Y n'a jamais eu la possibilité d'éviter le contact. Aucune règle n'a été enfreinte ; il n'a donc pas été possible de donner réparation à X.

Yves LEGLISE