



# COMMISSION CENTRALE **D'ARBITRAGE** LE RAPPEL GENERAL N° 25

Janvier 2010

## Au sommaire de ce Rappel Général

- **L'Editorial** J.L. Denéchau et N. Péberel p.2
- Les Directives et Recommandations aux arbitres p. 3
- Les modifications aux RCV B. Bonneau p. 4
- Avis et Instructions de course type G. Vavasseur p. 6
- A propos des temps C. Gaumont p. 7
- La Gradation des épreuves H. Giraud p. 9



[www.ffvoile.fr](http://www.ffvoile.fr)  
(rubrique Arbitrage)

— PARTENAIRE MEDIA FFVoile —



## L'EDITO

Jean-Luc Denéchau et Nathalie Peberel

**U**ne nouvelle olympiade s'est ouverte : avec elle, vous avez découvert une nouvelle Commission Centrale d'Arbitrage.

Nous avons souhaité profiter de ce numéro du Rappel Général pour vous décrire les grands axes de cette mandature en vous présentant les projets qu'ensemble nous aurons à mener.

A l'issue d'une saison riche en compétitions avec plus de 12000 journées d'arbitrage, les arbitres ont une nouvelle fois répondu présents et nous tenons à vous remercier toutes et tous pour votre engagement. Mais vous le savez, quelque soit le niveau d'arbitrage, nous devons de plus en plus pallier le manque de « vocations ».

Notre défi premier doit donc porter sur le recrutement. C'est notre priorité. Pour cela nous mettons en place différents outils qui, nous l'espérons, permettront à la fois de faire découvrir la fonction d'arbitre et d'en montrer toute sa richesse et sa diversité. Un effort tout particulier devra être entrepris pour faciliter la venue puis la participation et la progression des femmes dans l'arbitrage.

Grâce au travail fourni lors de la précédente mandature, nous allons pouvoir finaliser l'harmonisation de la formation régionale. Elle bénéficiera tout à la fois à chaque Ligue et renforcera l'unité et la compétence de notre corps arbitral régional. Quant à la formation nationale initiale et continue, nous poursuivrons nos efforts tant avec les stages qu'avec les séminaires. Nous mettrons aussi en place pour les meilleurs une préparation à la qualification internationale. Pour faciliter cette progression, nous souhaitons développer le tutorat et renforcer la notion d'équipe d'arbitrage. De même, la création et la mise en place de groupes de niveaux pour les arbitres nationaux contribuera à valider l'évolution de chacun.

Tout ceci doit permettre à chaque arbitre d'avoir une vision claire de sa « carrière » qui tiendra compte à la fois de ses aspirations, de ses compétences et de sa disponibilité, et ce au travers d'une évolution progressive mais sans temps mort, trop souvent source de démotivation.

Dans le même esprit, nous mettons en place avec chaque Commission Régionale d'Arbitrage une filière « Jeune Arbitre » pour tous les jeunes régatiers de 14 à 18 ans avec pour objectifs, pour notre Fédération, de favoriser auprès des jeunes l'acceptation des règles et

de faire émerger à terme des vocations d'arbitres et, pour le Jeune, d'améliorer sa pratique compétitive que l'on pourrait résumer en « Arbitrer pour mieux régater ».

Devant l'intérêt, les attentes, mais aussi les nombreuses questions suscitées par l'introduction des R.I.R. (Règles d'Introduction à la Régate), la Commission Centrale d'Arbitrage a mis en place un groupe de travail ayant pour directive de fournir, d'une part un mode d'emploi d'utilisation des Règles d'Introduction à la Régate (de l'avis de course à la lecture du palmarès) en gardant à l'esprit de faire simple et efficace et, d'autre part, de créer un formulaire d'évaluation de ces épreuves pour nous permettre d'avoir un retour sur cette pratique.

Parallèlement nous continuons et développons le travail important de documentation qui nous incombe non seulement en réalisant toutes les traductions en provenance de l'ISAF mais aussi en publiant des directives et recommandations, avec une attention particulière pour promouvoir et faire appliquer les Avis de course et Instructions de course types qui sont les documents de référence à utiliser par tous les arbitres et organisateurs. En cela la Commission Centrale d'Arbitrage se positionne en tant qu'apporteur d'expertises et de services au profit de tous.

De même notre Fédération a choisi de mettre à disposition le savoir-faire de ses arbitres auprès d'organismes de courses au large et de grands événements médiatiques de voile. Cette collaboration s'effectue dans le cadre de conventions d'organisation et/ou de conventions d'arbitrage signées entre la FFVoile et l'organisateur. Dans ce cadre, la Commission Centrale d'Arbitrage a été chargée pour les années à venir de développer un groupe d'arbitres capables d'offrir une forte valeur ajoutée aux prestations apportées par la FFVoile.

Nous portons aussi un effort particulier sur la communication tant vis-à-vis de vous, notamment au travers des news mensuelles, que vers « l'extérieur » en mettant en place les outils nécessaires à cette démarche de valorisation et de promotion.

Voilà, tracés en quelques lignes, les grands axes de notre mission. Nous tenons à vous associer étroitement aux décisions de la C.C.A. qui est la commission de tous les arbitres quel que soit leur niveau et leur qualification. Pour ce faire nous comptons particulièrement sur votre appui et vous pouvez compter sur notre engagement à vos côtés dans l'arbitrage de notre sport pour que chaque compétiteur, à son niveau et suivant son lieu de pratique, bénéficie du meilleur de chaque arbitre.

# Les présentes directives et recommandations à l'usage des arbitres annulent toutes les précédentes.

Leur durée de validité est celle des Règles de Course à la Voile 2009-2012

## DIRECTIVES

**NAVIGATION DE JOUR :** Le comité de course doit prendre toutes dispositions pour que tous les bateaux non équipés conformément à la réglementation pour la navigation nocturne soient rentrés à terre à l'heure légale de coucher du soleil (cf RIPAM et division 240 article 240-2.56).

**DELAI D'AFFICHAGE :** Le dernier jour de la course, le classement général doit être affiché aussitôt que possible sur le tableau officiel, sans attendre la remise des prix. Rappel : le délai de demande de réparation est, sauf modification, de 2h00 après cet affichage.

**ANNEXE P :** En cas d'application de l'annexe P, le comité de course doit informer le jury sur l'eau avant l'envoi des pavillons R et O.

### LE PAVILLON ORANGE

**1°) SUR LA LIGNE DE DEPART** Le pavillon « Orange » doit être utilisé pour définir la ligne de départ. Si la ligne est définie par l'alignement entre 2 mâts de 2 bateaux (marques de départ), chacun doit arborer le pavillon « Orange ». Les pavillons « Orange » doivent être hissés avant le début de la procédure de départ, et rester envoyés jusqu'à ce que tous les bateaux aient pris le départ correctement, ou jusqu'à la fin du temps limite pour prendre le départ, tel que défini dans les instructions de course.

Si plusieurs courses ou séquences de course sont programmées dans la même journée :

- Les IC doivent préciser le nombre de courses prévues pour la journée
- 4 minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement, le pavillon « Orange » sera envoyé avec un signal sonore pour prévenir les bateaux qu'une autre course ou séquence de courses va bientôt commencer (Annexe L, article 5.4 des RCV).
- Si toutes les courses programmées ne peuvent pas être courues, le retour des concurrents à terre sera signifié par l'envoi des pavillons « Aperçu sur A », « Aperçu sur H » ou « N sur A » selon les cas.

**2°) SUR LA LIGNE D'ARRIVEE :** Le pavillon « Orange » identifie le mât de visée (RCV annexe L, article 13)

## RECOMMANDATIONS

**REDUCTION DE PARCOURS :** En cas de réduction de parcours à une marque à contourner, (RCV 32.2 (a)), la CCA recommande que le comité de course établisse si possible la ligne d'arrivée de manière à conserver le côté requis de la marque à contourner.

**UTILISATION DES AVIS DE COURSE TYPE ET DES INSTRUCTIONS DE COURSE TYPE :** En complément de la prescription attachée à la RCV 25, pour les compétitions de grade autre que 4 et 5, il est recommandé d'utiliser les avis de course et instructions de course type.

**MATERIALIZATION LIGNE DE DEPART :** Selon les possibilités matérielles, une ligne de départ doit être matérialisée par 2 bateaux plutôt que par un bateau et une bouée.

**PROCEDURE DE DEPART :** L'utilisation du pavillon « P » comme signal préparatoire est la procédure à privilégier.

**DEPART SOUS PAVILLON NOIR :** Le pavillon « Noir » lors d'une première procédure de départ de chaque course ne doit pas être utilisé, sauf circonstance exceptionnelle.

**AFFICHAGE DES OCS, ZFP et BFD :** Les OCS, ZFP et BFD seront affichés sur le bateau comité avant la nouvelle procédure de départ.

**UTILISATION DU FORMULAIRE DE RECLAMATION SIMPLIFIE :** Il est recommandé aux organisateurs de mettre à disposition des jeunes coureurs des formulaires simplifiés de réclamation.

[http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/Formulaires/Form\\_Reclamation\\_Simpl.zip](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/Formulaires/Form_Reclamation_Simpl.zip)

**BRIEFING ET INFORMATIONS VERBALES :** En cas de briefing ou d'informations verbales communiquées aux concurrents sur l'eau ou à terre, il est recommandé au comité de course d'établir et d'afficher un compte rendu écrit reprenant les points annoncés.

**GESTION DU TEMPS COMPETITIONS JEUNES :** Lors des compétitions jeunes, l'équipe d'arbitrage doit gérer la durée des courses de façon à ce que tous les coureurs puissent être rentrés à terre suffisamment tôt pour que toutes les tâches (rangement du matériel, dépôt des réclamations, instructions, etc...) soient réalisées à une heure raisonnable, en rapport avec l'âge des coureurs.

**AFFICHAGE DES PENALITES SANS INSTRUCTION :** Les numéros des bateaux pénalisés sans instruction par le comité de course doivent être affichés sur le tableau officiel (OCS, ZFP, BFD, émargement ...).

# LES MODIFICATIONS AUX REGLES DE COURSE

Bernard Bonneau

Changements applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010

A la suite des actions du Comité des Règles de Course de l'ISAF et des décisions du Conseil de l'ISAF pendant la Conférence Annuelle, plusieurs changements dans les Règles de Course à la Voile 2009-2012 prendront effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Les changements sont indiqués en détail ci-dessous.

Les modifications suivantes étaient considérées comme urgentes et ont été adoptées lors de la conférence annuelle de l'ISAF en novembre 2009 à Pusan (Corée).

Règles Modifiées – Avec mise en évidence des changements effectués et motifs de ces changements :

Les mots supprimés d'une règle sont [entre crochets et de couleur rouge], les mots ajoutés sont indiqués en caractères gras et soulignés.

Règle 18.2(c) :

(c) Quand un bateau est tenu de donner la *place-à-la-marque* en vertu de la règle 18.2(b), il doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi. Cependant [, si l'un des bateaux dépasse la position bout au vent ou] si le bateau ayant droit à la *place-à-la-marque* dépasse la position bout au vent ou quitte la zone, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer.

Cette modification corrige une erreur commise dans la rédaction des règles de la nouvelle section C mise en application au 1<sup>er</sup> janvier 2009. La règle actuelle permet à un bateau qui est entré dans la zone d'une marque sous le vent en arrière d'un groupe de bateaux, d'acquiescer le droit à de la *place-à-la-marque* en lofant rapidement pour dépasser la position bout au vent et ensuite abattre sur un bord ou l'autre. Cette manœuvre est du coup utilisée en course en flotte ou par équipes. Elle est cependant contraire à la compréhension et aux attentes de la plupart des coureurs et est de plus potentiellement dangereuse. Elle est également contraire aux intentions de la règle 18 qui sont d'encourager des contournements propres, et de « bloquer » les droits et obligations des bateaux quant ils entrent dans la zone.

Définition *Obstacle*

*Obstacle* : Un objet qu'un bateau ne pourrait pas passer sans modifier sensiblement sa route alors qu'il navigue directement vers lui et qu'il en est distant d'une longueur de coque. Un objet que l'on peut passer en sécurité seulement d'un côté et une zone ainsi définie dans les instructions de course sont aussi des *obstacles*. Cependant, un bateau *en course* n'est pas un *obstacle* pour les autres bateaux à moins qu'ils ne soient obligés de s'en *maintenir à l'écart* [, de lui donner de la *place* ou la *place-à-la-marque*] ou, si la règle 22 s'applique, de l'éviter. Un navire qui fait route, y compris un bateau *en course*, ne constitue jamais un *obstacle* continu.

En désignant comme *obstacle* un bateau qui a droit à de la *place* ou de la *place-à-la-marque*, on a involontairement et inutilement compliqué l'application des règles du chapitre 2 quand trois bateaux ou plus sont impliqués dans une situation. La Q/R ISAF 2009-24 illustre bien cette complication. En fait, notamment au passage d'une marque, les règles 18 et 19 peuvent s'appliquer en même temps et s'opposer. Il faut noter que la définition d'*obstacle* dans les règles 2005-2008, en précisant « de lui donner de la *place* », présentait

le même défaut, mais ni les pratiquants ni les juges ou les umpires n'avaient jusqu'alors remarqué que des bateaux pouvaient soudain prendre rang d'*obstacle* à l'approche d'une marque ou pendant son contournement. Cependant, et la Q/R 2009-24 l'atteste, l'ambiguïté est maintenant connue et une éventuelle explication tactique rendrait le jeu éminemment compliqué aux marques, tant pour les concurrents que pour les juges ou umpires.

Définition *Partie*

*Partie* : Une *partie* dans une instruction : un réclamant ; un réclamé ; un bateau qui demande réparation ou pour lequel une réparation est demandée par le comité de course ou envisagée par le jury selon la règle 60.3(b) ; un comité de course agissant selon la règle 60.2(b) ; un bateau ou un concurrent qui peut être pénalisé selon la règle 69.1 ; un comité de course ou une autorité organisatrice dans une instruction selon la règle 62.1(a).

La définition actuelle de *Partie* est incomplète sur deux aspects :

- Un bateau qui demande réparation pour lui-même selon la règle 60.1(b) a le droit d'être présent tout au long de l'instruction de sa demande, de questionner les témoins et de faire des dépositions. Cependant, ce droit n'est pas accordé à un bateau pour lequel la réparation est demandée par le comité de course selon la règle 60.2(b) ou considérée par le jury selon la règle 60.3(b).
- Selon l'actuelle définition, ces droits ne sont pas non plus accordés à un comité de course qui n'est pas une partie quand il demande réparation pour un bateau selon la règle 60.2(b).

La modification proposée corrige ces omissions dont la conséquence éventuelle pourrait être un recours d'un concurrent, voire d'un comité de course qui considérerait avoir été privé de ses droits fondamentaux, d'une part pour n'avoir pu assister à l'instruction, d'autre part pour ne pouvoir faire appel de la décision. La soumission initiale prévoyait d'ajouter le jury dans la dernière phrase de la définition, c'est-à-dire l'inclure comme partie dans une instruction selon la règle 62.1(a). Il a été décidé de ne pas le faire, car le jury possède de fait, à travers ses procédures, tous les droits dont bénéficie une partie. Par contre, un effet indésirable aurait pu être d'amener un juge à considérer qu'il pouvait faire appel d'une décision du jury, ce qui n'est évidemment pas envisageable. D'où la décision de ne pas inclure le jury.

Annexe B, Règle B3.1(c)

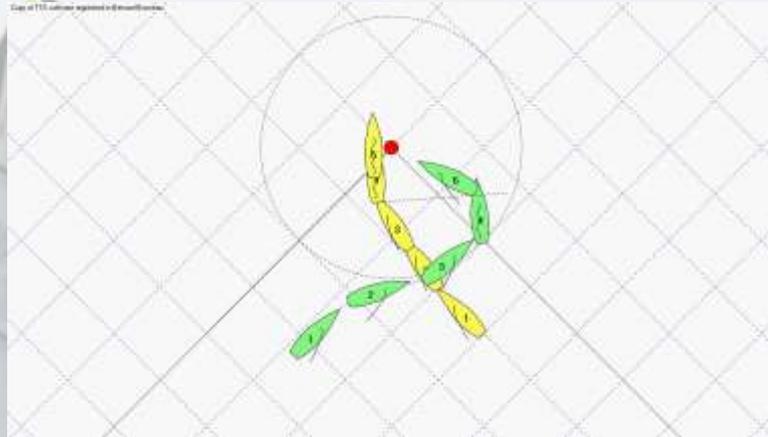
En conséquence de la modification à la règle 18.2(c), la règle B3.1(c) devient :

(c) La règle 18.2(c) est remplacée par

Quand une planche est tenue de donner la *place-à-la-marque* en vertu de la règle 18.2(b), elle doit continuer à le faire même si par la suite un *engagement* est rompu ou un nouvel *engagement* est établi. Cependant, si [*l'une des planches*] la planche ayant droit à la *place-à-la-marque* dépasse la position bout au vent, la règle 18.2(b) cesse de s'appliquer.

Annexe C, Règle C2.12 (nouvelle règle)

C2.12: La règle 18.2(e) est remplacée par « Si un bateau a établi un *engagement à l'intérieur*, et que depuis le **moment où l'engagement a commencé le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la place-à-la-marque, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.** »



L'application en match-racing de l'actuelle règle 18.2(e) fait que le bateau qui a viré à droit à la place-à-la-marque selon la règle 18.2(a), et que, dans la mesure où l'engagement n'a pas été créé depuis une position en route libre derrière, l'autre bateau est tenu de la lui donner même s'il était incapable de le faire au moment où l'engagement a été créé. Ceci est un changement majeur du jeu en match-racing, dont l'une des conséquences est l'augmentation des probabilités de contact dans la mesure où le bateau qui a viré à l'intérieur tentera d'affirmer son droit à la place-à-la-marque même si l'autre est incapable de la lui donner. En supprimant de la règle 18.2(e) « depuis une position en route libre derrière », un bateau qui était incapable de donner la place-à-la-marque au moment où l'engagement a été établi, peu importe comment il a été établi, n'est plus tenu de donner la place-à-la-marque. C'est un retour au jeu tel que pratiqué avant l'introduction des règles 2009-2012.

Annexe J

J1.2 L'avis de course doit contenir, parmi ce qui suit, tout ce qui s'appliquera et qui pourrait aider les concurrents à décider de participer à l'épreuve ou toute information dont ils auront besoin avant que les instructions de course soient disponibles :

(2) que la publicité du concurrent sera restreinte [à la catégorie A] ou que les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice (voir la Régulation 20 de l'ISAF) et toute autre information relative à la Régulation 20 ;

J2.2 Les instructions de course doivent contenir ce qui s'appliquera parmi ce qui suit :

(1) que la publicité du concurrent sera restreinte [à la catégorie A] (voir la Régulation 20 de l'ISAF) et toute autre information relative à la Régulation 20 de l'ISAF ;

Annexe K

2 PUBLICITE

Voir la Régulation 20 de l'ISAF. Incluez d'autres informations applicables liées à la Régulation 20.

2.1 La publicité du concurrent sera restreinte [à la catégorie A] comme suit :

Voir la Régulation [20.3(d)] 20 de l'ISAF.

2.2 Les bateaux [peuvent] [doivent] [peuvent] être tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice.

Annexe L

21 PUBLICITE

Voir la Régulation [20.3(d)] 20 de l'ISAF. Insérez l'information nécessaire sur le matériel publicitaire.

Les bateaux [doivent] [peuvent] porter la publicité fournie par l'autorité organisatrice comme suit : \_\_\_\_\_.

Ces modifications des annexes K et L font suite à la suppression des catégories de publicité dans le Code de Publicité ISAF (Régulation ISAF 20).

D'autres modifications concernant les Codes ISAF, les Cas et les Calls seront publiées prochainement par la CCA.

Le document intégrant les modifications dans le texte des règles, prêt à être inséré dans votre livre des RCV est **téléchargeable sur le site FFVoile à l'adresse :**

[http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/RCV\\_2009\\_2012/RCV\\_Changements2010.pdf](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/RCV_2009_2012/RCV_Changements2010.pdf)

## AVIS DE COURSE ET INSTRUCTIONS DE COURSE TYPE

Gilles Vavasseur

**T**ous les quatre ans lors de la parution des nouvelles Règles de Course à la Voile, une des nombreuses tâches de la CCA consiste à mettre à jour la documentation mise à la disposition des arbitres. Les instructions de course type n'échappent pas à ce rituel.

Ces I.C type existent depuis déjà plusieurs années à la satisfaction de tous, aussi bien des clubs que des coureurs ou des arbitres. Il n'a pas été question de révolutionner le système. C'est donc à un toilettage que le groupe de travail de 4 arbitres (2 juges et 2 comités de course) désigné par la CCA a procédé. De leur côté les spécialistes du Match Racing et de la VRC en ont fait de même.

Bien entendu ce travail a tenu compte de la nouvelle prescription fédérale attachée à la règle 25 des RCV :

*Prescription de la FFVoile : Pour les compétitions de grade 4 et 5, l'utilisation des avis de course et des instructions de course type intégrant les spécificités de l'épreuve est obligatoire. Pour les compétitions de grade 5, l'affichage des instructions de course type sera considéré comme suffisant pour l'application de la règle 25.*

Nous avons donc actualisé les I.C. type Voile Légère (dériveurs, quillards de sport, catamarans et windsurfs) et les I.C type Habitable. Pour chacun de ces supports, les I.C type sont disponibles en version avec annexes destinées à l'affichage (version éditée également en affiches plastifiées) et en version avec rubriques à renseigner utilisable sur les épreuves au delà du grade 5. La prescription rendant obligatoire l'utilisation de l'Avis de Course type sur les épreuves de grades 4 et 5, un avis de course type pour chaque support a été réalisé et mis à la disposition des organisateurs. Autre nouveauté, la création d'une annexe destinée aux courses en groupe avec phase qualificative et finale.

Enfin si, pour respecter la prescription, l'ensemble de ces documents est destiné aux épreuves de grades 4 et 5, leur utilisation est recommandée pour les épreuves de grades supérieurs, quand le format de l'épreuve le permet.

#### Contenu : quelques exemples

Obligation étant faite à tout rédacteur d'avis et d'instructions de course de respecter les RCV, c'est conformément aux règles 89.2 (a) (A.C) et 90.2 (a) (I.C) et à l'annexe J que ces documents ont été rédigés. A chaque fois que cela a été possible, les rédactions proposées dans les guides que sont les annexes K et J ont été utilisées.

Le contenu (ou certaines absences !) de ces A.C/I.C peut surprendre certains d'entre nous, il est sans doute bon d'apporter quelques précisions. Examinons quelques points des A.C et I.C.

#### REGLES

Quand l'ISAF a publié la définition *Règles* dans les RCV 2005-2008, cela a résonné comme une formule magique pour les rédacteurs des A.C et I.C. En effet, il suffit d'écrire : La régate sera régie par les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (Voir CAS ISAF 98)* et tous les documents précisés dans la définition s'appliquent de facto et n'ont pas à être listés à nouveau. Toutefois, le paragraphe (g) précisera les autres documents régissant l'épreuve. Ceux-ci peuvent être : le RIPAM ou les réglementations particulières (plans d'eau intérieurs par ex.), les RSO, les REV etc. On notera aussi que la formulation « chacune des règles énumérées prévaut sur la précédente » est à proscrire totalement, chaque document ayant son propre champ d'application et ses règles de modification. A titre d'exemple on peut citer les règles de classe qui ne sont modifiables par les I.C. que sous conditions (RCV 87 ; CAS ISAF 98).

Concernant les prescriptions de la FFVoile et bien qu'elles soient reprises au point (c) de la définition *Règles*, il sera nécessaire d'annexer la version anglaise des prescriptions en cas de participation d'étrangers.

#### PUBLI CITE

La dernière version de la Régulation 20 de l'ISAF ne faisant plus référence aux catégories A et C, il n'y a plus lieu de maintenir ces références. Cette même régulation rend obligatoire de préciser dans l'A.C qu'une autorité organisatrice envisage de faire porter la publicité de l'organisateur par les concurrents.

#### ADMISSIBILITE ET INSCRIPTION

Rien de nouveau dans ce paragraphe, mais il peut être intéressant de rappeler que l'organisateur au terme des inscriptions doit remettre la fiche de transmission aux arbitres. La transmission de ces fiches devrait limiter les entorses aux règles fédérales. De même l'article 3.9 du règlement de la publicité de la FFVoile fait obligation à l'organisateur de remettre au Comité de Course avant le départ de la première course la liste des bateaux autorisés à arborer de la publicité.

#### TEMPS CIBLE ET TEMPS LIMITES

La notion de temps cible apparaît maintenant dans les I.C. C'est une notion importante pour les concurrents et leur encadrement que de savoir qu'une course sera organisée pour durer un certain temps. Cela vaut aussi pour les courses en habitable.

#### LES OUBLIS ?

La rédaction des A.C et I.C répond aux principes que l'on ne réécrit pas une règle qui s'applique. Dans cet ordre d'idée, certaines dispositions s'appliquent par défaut : c'est le cas du système de classement à minima qui s'applique toujours par défaut et qu'il n'y a pas lieu de réécrire. Bien entendu, on précisera le type de classement choisi quand il diffèrera du système par défaut ; à titre d'exemple, on peut citer le système de points avec bonus ou les classements en temps pour les séries à handicap.

On ne rappelle pas non plus que la pénalité de deux tours prévue par la RCV 44.1 s'appliquera. Par contre quand, en modification de cette règle, elle est réduite à un tour, il est alors obligatoire de le préciser.

Les arbitres auront noté que la rédaction de la reconnaissance d'infraction n'était plus prévue par les I.C type. Là non plus, il ne s'agit pas d'un oubli. Bien sûr, ce formulaire était utilisé par certains concurrents ayant effectué une pénalité conformément à la RCV 44.1. Est-ce que pour autant il garantissait que le concurrent avait effectué sa pénalité conformément à la RCV 44.2 ? La réalisation d'une telle pénalité et la rédaction du formulaire n'empêchait en aucun cas un concurrent de réclamer et donc au jury d'ouvrir une instruction. Cette analyse a fait pencher la balance vers la suppression du formulaire, laissons le temps au temps et s'il s'avérait comme vraiment nécessaire, rien n'empêchera de le rétablir.

On peut aussi profiter de ces quelques lignes pour tordre le cou à une rumeur. Non, la déclaration d'abandon n'a pas été supprimée. Elle apparaît toujours dans les REGLES DE SECURITE et dans le même libellé que dans l'édition 2005/2008 des I.C type. Le concurrent a donc l'obligation d'informer le C.C par tous les moyens dont il dispose : oralement ou par écrit voire même par émarquement quand une colonne abandon est prévue.

#### ANNEXE P

Bien que la règle P2.3 (troisième pénalité et les suivantes) ait été modifiée, elle reste toujours très pénalisante. Il est apparu souhaitable de maintenir l'application de P2.2 pour toutes les pénalités après la première.

#### PENALITES HORS CHAPITRE 2 (I.C Habitable)

Enfin quelques mots sur la gestion des pénalités pour les infractions aux règles autres que celles du chapitre 2 et les règles 28 et 31. Dans l'application des RCV, ceux sont les seules règles pour lesquelles il est possible d'effectuer une pénalité avant d'avoir fini. Dans le respect de cette philosophie des règles, il n'y a pas lieu de donner des pénalités discrétionnaires DPI (Discretionary Penalty Imposed ; ex DPG - Discretionary Penalty Given) pour ce genre d'infractions non réparées.

En conclusion, ces A.C et I.C se veulent fonctionnels, ils permettent aux concurrents des grades 4 et 5 de courir selon les mêmes règles d'un département à l'autre, d'une ligue à l'autre. Ils sont pris en compte lors d'événements majeurs, comme les différents Championnats de France ou encore comme le Spi Ouest France qui les utilisent avec peu de modifications. A chacun d'entre nous de les imposer là où des résistances pourraient apparaître surtout vis-à-vis des avis de course. Enfin nous vous invitons à nous faire parvenir vos interrogations ou vos suggestions.

## A PROPOS DES TEMPS

Christophe Gaumont

**D**urant des années, les comités de course ont eu à implanter et gérer des parcours en fonction des angles par rapport au vent : axe du premier bord dans l'azimut du vent, ligne de départ perpendiculaire, favorable d'un côté, de l'autre, bords de portant à 135/45° du vent, voire 120/60° et autres variantes. Les seuls temps qui importaient étant le temps limite du premier pour effectuer le parcours, et le temps limite pour finir après ce premier.

De plus en plus, il est demandé aux comités de gérer le temps de course. Depuis 4 ans au moins, les instructions de course imposent fréquemment de respecter un temps limite pour le premier, un temps cible pour la course, un temps de repos entre les courses, un temps maximum sur l'eau pour les plus jeunes, un nombre de courses variant en fonction des conditions de planning pour les windsurf, bref, notre principal travail est de gérer le temps ...

Le temps cible est maintenant indiqué dans l'annexe L, et les Instructions de Course type de la FFVoile.

Ces demandes semblent légitimes en fonction de l'âge des concurrents, des spécificités de tel ou tel support, de la dépense énergétique exigée. Il est normal qu'un concurrent qui se prépare à une compétition sache l'effort qu'il aura à fournir.

Même si la voile fait partie des activités de nature se déroulant en milieu changeant, nous devons nous efforcer de limiter au maximum l'influence de l'environnement sur la performance, même si (et heureusement), l'incertitude fait partie du jeu. La durée des courses a notablement diminué, et le nombre de courses par jour a augmenté.

Heureusement pour nous, il est possible d'atteindre ces objectifs avec les moyens technologiques à notre disposition. Il reste notre bon vieux « bon sens », sa copine « expérience » et leur enfant « pifomètre » trio aux performances variables en fonction des jours, des individus et qu'il importe de recalibrer de temps en temps.

Mais c'est surtout le GPS, qui permet d'être plus performant sur l'espace et le temps de jeu...

Les règles ont aussi évolué dans ce sens : il a toujours été possible d'effectuer une réduction de parcours ou d'annuler une course (pavillon S, ou A et ses déclinaisons), selon la RCV 32.1(c) « à cause d'un vent insuffisant rendant improbable qu'un bateau finisse dans le temps limite ».

Mais deux nuances d'importance sont apparues durant la dernière décennie :

- Le changement de parcours avec modification de la longueur du parcours (pavillon C et + ou - pour modifier la longueur),
- La possibilité de « réduire le parcours afin que d'autres courses programmées puissent être courues ».

Il est possible de jouer sur la longueur des bords, d'annoncer des parcours avec un nombre de tours précisé sur l'eau. Ces modifications aux RCV 32 et 33 montrent bien que le temps de course est devenu une préoccupation majeure.

Il importe donc d'énoncer les règles du jeu à l'avance...

Nous allons passer en revue ces fameux « temps », en fonction des règles existantes, à savoir les RCV 2009/2012, les instructions de course type et les règles de classe lorsqu'elles s'appliquent.

**R**appel de quelques règles ...

RCV 65 : « L'autorité Organisatrice, le Comité de Course et le Jury doivent être soumis aux règles dans la conduite et l'arbitrage des courses »

RCV 90.1 : « Le comité de course doit diriger les courses selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les règles » ;

RCV 90.2 (a) : « Le comité de course doit publier des instructions de course écrites conformément à la règle J2 (contenu des Instructions de Course) ».

Il est du ressort du comité de course de publier des Instructions de Course, qui selon la RCV 90.1, doivent tenir compte des directives de l'autorité organisatrice. Ainsi, tous les temps dont nous allons parler ensuite doivent tenir compte de ces directives.

Le comité de course doit publier des instructions de course en fonction des directives données par l'autorité organisatrice, qu'il soit d'accord ou non.

**Il peut agir en tant que conseil, qu'expert, mais en tout état de cause, ce n'est pas à lui d'assurer la responsabilité de ces différents temps, qui doivent être définis en concertation avec les organisateurs et certainement les classes (qui confient à un organisateur le soin d'organiser leurs championnats).**

Il en est de même pour les Championnats de France organisés par notre Fédération, qui fixe le cadre dans lequel les comités de course doivent s'inscrire pour gérer les compétitions. Le format, le nombre de courses, les différents temps, les types de parcours, etc, font partie de ces directives qui ont abouti à la rédaction des instructions de course.

Je n'aborderai pas ici des temps référencés dans l'index des Règles de Course à la Voile 2009/2012, qui concernent essentiellement le temps qu'il fait, ce qui n'est pas l'objet du présent article, et les temps limites qui intéressent surtout les jurys (et que bien entendu nous respectons à la lettre ...), à l'exception d'un seul : le temps limite pour finir, et je compléterai par les autres temps que l'on peut trouver dans les IC type.

### Le temps limite pour le premier pour finir

Il doit être défini dans les instructions de course et peut permettre au comité de course de réduire ou d'annuler une course : la RCV 32.1(c) nous l'impose. Il est toujours difficile d'annuler une course, mais ce temps limite peut justifier une annulation ou une réduction : c'est l'application stricte des RCV.

Il est important de fixer ce temps, suffisamment long, mais pas trop pour :

- qu'il soit significatif
- qu'il permette d'annuler une course en cas de vent faible si nécessaire
- qu'il permette au comité de course de garder une certaine latitude
- c'est un outil de gestion de course pour le comité de course en cas de vent faible (ou de parcours trop long).

En général, on peut retenir le temps cible, + 40%

Le temps limite après le premier

- Un compromis : il doit permettre à chacun d'avoir une chance d'être classé, de relancer une autre course dans un délai raisonnable.

En général, il est de 15 à 30 minutes après le premier, en fonction des temps cible, donc de la durée moyenne d'une course.

Différents exemples :

Pour les monotypes :

- 10 à 20 minutes pour les régates de moins d'une heure

- 30 minutes pour les régates de temps cible 1h15 à 1h30

- 3 minutes par Mille pour les parcours côtiers en monotypes (distance de référence calculée sur la carte, et non en fonction des allures rencontrées)

- Il existe des formules de calcul spécialement prévues pour les courses en temps compensé (HN, IRC, IMS, ...)  
C'est un outil de gestion de course pour le Comité de Course pour pouvoir relancer la course suivante.

Le temps cible

Défini en accord avec les classes, et/ou l'autorité organisatrice, c'est le but à atteindre par le Comité de Course, en mouillant des parcours de longueur adaptée, et en les modifiant si nécessaire.

Il n'a pas de valeur contractuelle en tant que tel, puisque les Instructions de Course doivent mentionner dans tous les cas que « le manquement à satisfaire au temps cible ne pourra faire l'objet d'une réparation. Ceci modifie la règle 62.1 (a) »

Mais il reste le but à atteindre, et le Comité de Course doit faire tout son possible pour l'approcher.

Il reste cependant un ordre d'idée, et ne fixe heureusement pas une limite stricte à la minute près...

Le temps limite pour le premier pour atteindre la marque 1

Il peut être aussi défini dans les instructions de Course. Il est en relation avec le temps cible : si le temps cible est de 60 minutes, il est de l'ordre de 20 minutes.

On peut aisément concevoir que si le premier n'a pas atteint la marque 1 en 20 minutes, il sera difficile de maintenir la configuration initiale du parcours si elle est de 2 tours complets.

(Le ratio est en général de l'ordre de 30%).

Si aucun bateau n'a franchi l'axe du parcours en laissant la marque 1 du côté requis dans le temps limite pour atteindre la marque 1, le Comité de Course DOIT annuler, sous peine d'effectuer une « action inadéquate ». C'est un outil de gestion de course pour le Comité de Course en cas de vent faible (ou de parcours trop long).

Mais attention : il n'est pas recommandé pour gérer des départs multiples, et son écriture peut se révéler un piège avec des bateaux de vitesses différentes sur un même parcours, ou si la ligne de départ est décalée sous le vent rendant le premier bord de près plus long.

De même, dans les zones avec courant, un courant contraire peut ralentir les bateaux dans la remontée au vent, et les accélérer dans leur descente. Soit le comité de course a une seule flotte à gérer et peut adapter le parcours, soit il en a plusieurs et peut se faire piéger. Ce temps limite pour le premier pour atteindre la marque 1 doit être considéré comme un outil de gestion, et être utilisé à bon escient...

Conclusion :

La maîtrise du temps est un aspect primordial dans la gestion des courses.

Nous avons des obligations de résultat, qui nous obligent à prendre des décisions, sous peine d'effectuer des « actions inadéquates » pouvant aboutir à des deman-

des de réparation accordées: temps limite pour le premier ; temps limite après le premier ; temps pour le premier pour atteindre la marque 1.

Nous avons des obligations de moyens, qui nous demandent d'adapter la longueur des bords entre les bouées que nous mouillons : le temps cible.

Quelques éléments pouvant alimenter notre réflexion :

L'ISAF a publié, pour les régates olympiques des « Race Management Policies ». Elles sont distribuées aux coureurs, et indiquent dans les grandes lignes comment seront gérées les courses. L'idée est de clarifier les décisions prises par les comités de course, et de minimiser notre influence sur le résultat.

« Un coureur pourra accepter qu'une course soit annulée s'il est premier. Il aura ensuite beaucoup plus de mal à comprendre qu'une autre course ne soit pas annulée dans les mêmes conditions s'il est dernier.... »

En ce qui concerne la gestion du temps de course, on peut relever ce que disent les règles (IC) :

Si le premier ne contourne pas la marque 1 dans le temps indiqué, le comité de course DOIT annuler.

S'il est évident que le premier ne finira pas dans le temps limite, le comité de course DOIT annuler.

Les « Race Management Policies » ajoutent :

Les courses ne seront pas réduites (pas de pavillon S).

Ce n'est certes pas à écrire dans toutes les IC, mais doit nous faire envisager la réduction de parcours comme un ultime recours.

(Le comité arbore un pavillon S juste avant que le premier ne finisse, sans qu'il le sache avant, ce qui aurait pu avoir des conséquences dans sa manière de gérer son dernier bord. Il est donc préférable de garder la configuration annoncée du parcours en ajustant la longueur des bords.)

Une réduction de la longueur d'un ou plusieurs segments de parcours est justifiée pour permettre au premier de finir dans le temps limite, de préférence à une réduction par pavillon « S ».

Il est possible de signaler un changement de parcours qui ne concerne que la longueur du bord, sans modifier le cap (Pavillon C, signe "Plus" ou "Moins", et le cap indiqué est le même que précédemment) cependant la modification doit être significative :

- moins 50% de la longueur initiale
- plus 50% de la longueur initiale

Il n'est pas recommandé de multiplier les changements pour atteindre le temps cible à la minute près...

En résumé, il est souhaitable d'annoncer ce que le comité de course envisage de faire.

Toute action dans les courses que nous avons à gérer doit pouvoir être argumentée, justifiée.

Mais le comité de course n'est pas tenu au contrôle de tous les aléas.

Ce qui semble a priori une contrainte nous fixe des limites, et parfois un certain confort intellectuel avant de prendre des décisions qui pourraient influencer le classement d'une course.

Il est possible de faire des tables de corrélation entre le temps cible voulu, la longueur des parcours et la force du vent. L'ISAF a produit 2 documents pour les séries olympiques, consultables en français à l'adresse suivante :

[http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/tables\\_temps\\_cible/](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/tables_temps_cible/)

# GRADATION DES EPREUVES

Henri Giraud

Le département Voile Légère de la FFVoile et son responsable, Henri Giraud, nous détaillent ci-après le système de gradation des épreuves mis en place depuis 2 ans. Ces documents sont également téléchargeables sur le site internet à l'adresse suivante : [http://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/Documents/PROC\\_CAL10\\_Gradation.pdf](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/Documents/PROC_CAL10_Gradation.pdf)

## A. GRADATION DES EPREUVES

Le Conseil d'Administration et le Bureau Exécutif de la FFVoile ont entériné et finalisé, par leurs différents votes, la mise en place de la Gradation des Epreuves (voir les textes : [www.ffvoile.net](http://www.ffvoile.net)... > La FFVoile > Institution)

### L'objectif de cette Gradation est :

- de classer les événements organisés par la FFVoile en fonction du niveau sportif des épreuves
- de permettre à tout pratiquant licencié, de tout âge et de toute pratique, de participer aux Classements, Nationaux et Régionaux Individuels Fédéraux.

Les Grades

#### - Le Grade « Évènementiel »

Extra Grade : Vitrine des compétitions de prestige.

#### - Les Grades « Sportifs »

Grade W :

Championnats du Monde de Classe Olympique et de Match Race ainsi que des Classes « Haut Niveau » Habitable\*.

Grade 1 :

Epreuves « majeures » à participation internationale, en Voile Olympique, Match Race et Classes « Haut Niveau » Habitable\*.

Grade 2 :

Epreuves à participation internationale de Voile Légère, Match Race et Habitable\*.

Grade 3 :

Championnats de France « Évènement FFVoile ».

Epreuves « majeures » à participation nationale en Voile Légère, Match Race et Habitable\*.

Epreuves à participation internationale dont le niveau sportif est inférieur au Grade 2.

Grade 4 :

Championnats de France qui ne sont pas « Évènement FFVoile ».

Epreuves à participation nationale ou regroupant plusieurs Liges d'un niveau sportif supérieur aux Grades 5A – 5B et 5C, en Voile Légère, Match Race, et Habitable\*.

Grades 5A – 5B et 5C :

Epreuves à participation des membres de clubs, des coureurs d'un ou plusieurs départements ou bassins et d'une ou plusieurs Liges dont le niveau sportif est inférieur au grade 4, en Voile Légère, Match Race et Habitable1.

Les Grades 5A – 5B et 5C doivent permettre la promotion de la pratique compétitive conviviale, du plan local au plan régional, en Voile Légère, Habitable\* et Match Race.

Les nouvelles dispositions de saisie du calendrier fédéral permettent aux Clubs, CDV, Ligue, après une saisie globale du calendrier dans le deuxième semestre de l'année « n -1 », d'harmoniser la politique sportive d'une région en ayant la possibilité d'inscrire ensuite toute l'année « n »

quelques compétitions supplémentaires en grade 5A – 5B et 5C et de gérer les évolutions de celles déjà inscrites.

\*Habitable comprend la voile tradition

### L'affichage du Grade (seul déterminant du niveau sportif)

Chaque compétition inscrite au calendrier FFVoile est constituée d'une ou plusieurs épreuves.

Le dispositif de Gradation s'applique à chacune des épreuves de chaque compétition.

Dans le cas d'une compétition constituée de plusieurs épreuves dont le niveau sportif est différent, chacune d'elles sera gradée à des niveaux différents, mais le Grade de la compétition sera unique : celui de l'épreuve au Grade le plus élevé.

### Le Grade maximum d'accès

L'attribution d'un Grade maximum d'accès pour chaque série et classe en Voile Légère et Habitable\* sera définie par la FFVoile en fonction du « niveau sportif » reconnu en France et à l'international de chaque série et classe. Cette attribution sera un guide pour les clubs organisateurs de compétitions, leur permettant de connaître le niveau sportif maximum auquel peuvent prétendre chaque série ou classe.

### La Gradation et les RSO

Pour toute inscription au calendrier FFVoile de compétition et/ou d'épreuve en « Voile Habitable » et « Voile Tradition », de Grade : W, 1 et 2, il sera obligatoire de préciser la catégorie des RSO (facultatif pour les compétitions et/ou épreuves de Grade 3 – 4 – 5A – 5B et 5C).

## B. CODES DE PARTICIPATION

L'origine des participants se définit par les Codes de Participation : regroupement de pratiquants membres de Clubs (code CL), ou de pratiquants provenant soit du département (code D), de la région (code L), de l'inter région (code IL) ou de l'ensemble du territoire (code N ou F).

Sachant que chacun de ces regroupements pourrait accueillir des étrangers, la fonctionnalité supplémentaire : « Accueil étranger « oui ou non » peut s'ajouter aux participations traditionnelles sans pour autant indiquer des épreuves à forte représentation étrangère et peu de pratiquants français (IN).

Celles-ci ne seront plus désignées comme telles (Code IN) que sur décision fédérale.

La définition du code de participation est IMPORTANTE parce qu'elle permet de connaître l'origine des participants et qu'elle a des répercussions sur les différents classements nationaux individuels des coureurs.

La Fédération Française de Voile ne saurait accepter ou soutenir aucun recours sur les règles de classes / jauges, les systèmes de handicap ou les systèmes de classement dont les éléments ne lui sont pas connus. »



LA COMMISSION

CENTRALE

D'ARBITRAGE

SOUHAITE A TOUS

SES ARBITRES

UNE EXCELLENTE

ANNEE 2010