



# LE 3ème RAPPEL GENERAL

Décembre 94

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

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

E  
D  
I  
T  
O  
R  
I  
A  
L

Au moment où je m'apprêtais à vous remercier de vos activités de l'été, j'ai pris connaissance de plusieurs problèmes d'arbitrage sur des épreuves importantes. Je suis donc obligé de changer mon discours, les éléments dont je dispose me permettent de vous annoncer sans détour que **NOUS N'AVONS PAS ETE PARFOIS SUFFISAMMENT PERFORMANTS.**

Il y a encore trop de problèmes du type relations avec les organisateurs, manque de considération des coureurs, fautes d'arbitrage. Rigueur, compétence, respect des coureurs et humilité doivent être en permanence présents à nos esprits.

Nous devons nous **RESSAISIR RAPIDEMENT** et toutes les prochaines actions de la CCA seront orientées dans ce sens. La potion sera peut-être un peu difficile à avaler mais il y va de notre crédibilité et de la considération que nous souhaitons tous.

Je ne supporterai plus que nous ne fassions pas "les choses sérieusement sans nous prendre au sérieux". Malgré cela, tout compte fait, je vous remercie tous du temps que vous avez consacré, bénévolement, à notre sport.

G. ARDILEY  
Président de la CCA

## LE MONDIAL IYRU A LA ROCHELLE

Cet article a pour but de présenter l'organisation et les actions de l'arbitrage pendant le mondial IYRU.

L'organisation et les activités du Jury et des Comités ont été totalement conditionnées:

- Par la dimension exceptionnelle de l'épreuve réunissant 1100 concurrents représentant près de 80 pays,
- > Par la formule de courses en poules et l'utilisation de parcours de type "trapézoïdal" qui autorisent la présence simultanée de deux flottes.
- > Par les catégories admises à courir (solitaire hommes laser, solitaire femmes laser radial, dériveur double hommes 470, dériveur double femmes 470, multicoque hommes Hobie 16, multicoque femmes Hobie 16, quillard hommes J24, quillard femmes J22),
- > Par l'obligation d'effectuer un changement de l'attribution des bateaux de façon à respecter l'esprit de "l'égalité de chacun devant le matériel".

### L'ORGANISATION DU JURY :

La formule retenue pour ces championnats du monde a nécessité la mise en place d'un jury important et la définition d'un nouveau mode de fonctionnement.

29 juges ont été désignés par l'IYRU et la FFV, le Jury était structuré de la façon suivante :

- Le Président (G. PETERSON Président du racing rules committee de l'IYRU),
- Le Vice-Président (K. RYAN Président du judge sub-committee de l'IYRU),
- Deux coordinateurs des activités du Jury,
- 25 membres dont 5 Français (A. MEYRAN, G. ARDILEY, B. BONNEAU, G. BOSSE, P. DIEBOLT),
- Le Secrétaire du Jury (2 personnes aucun Français !!!).

### Avant la compétition :

Outre les coordinateurs, chaque Juge (seul ou en équipe) avait en charge une activité bien précise (préparation des bateaux, relation avec le Comité technique, avec les Comités de Course, règles de classe, statistiques, règle 54, instructions de course, arbitrage sur l'eau, ...)

Les modalités de travail pour chaque type

(Suite en page 2)

## LE FUNBOARD :

### QU'EN EST-IL DES PARCOURS ?

Le funboard étant une discipline relativement jeune et assez méconnue de la part des arbitres, il nous est apparu important d'en faire une présentation régulière dans ce bulletin.

Pour commencer, plantons le décor à savoir les diverses disciplines et les parcours utilisés pour les régates.

### LA COURSE RACING :

C'est la course la plus proche des régates "classiques". Tous les concurrents partent en même temps sur un parcours type W (5 ou 7 bouées) ou plus récemment sur un parcours type IBSA intégrant un bord de vent arrière que les coureurs effectuent pratiquement en 2 bords de largue très abattus. Pour la course racing, le vent ne doit pas tomber en dessous de 11 noeuds. La durée de la course est comprise entre 20 et 30 minutes.

Les arbitres travaillent classiquement, sur le bateau comité pour le Comité de Course, et les Juges officient à terre, après la dernière course suivant les procédures traditionnelles.

### LE SLALOM :

C'est une course qui privilégie la vitesse des concurrents. Ceux-ci régatent par poules de 8 ou 10 avec une élimination pyramidale jusqu'à la finale.

Deux types de parcours sont utilisés :

- le slalom "Ins and Outs" ou "Figure Eight" où les concurrents effectuent trois aller/retour autour de 2 bouées. Ce parcours est utilisé principalement lorsque les conditions de mer sont fortes. Le départ s'effectue de la plage ou sur l'eau entre un bateau comité et une des deux marque de parcours.
- le "Down Wind Slalom" est un parcours posant plusieurs bords de largue successifs (entre 5 et 7 bords). Le départ s'effectue sur

(Suite en page 3)

## COLLOQUE

En accord avec le vice-président JP. ECHAMPION la FFV organise les 17 et 18 Décembre 1994 à l'ECOLE NATIONALE DE VOILE à QUIBERON un colloque d'organisation des épreuves centré sur l'arbitrage.

Tous les arbitres nationaux et nationaux stagiaires seront concernés. Un programme détaillé sera transmis ultérieurement à ceux qui confirmeront leur participation (groupe de travail, thème d'étude).

d'action étaient fixées par chaque responsable, soumises au Président du Jury et après accord de ce dernier, applicables à l'ensemble des membres du Jury.

#### **Pendant la compétition :**

Le programme journalier était établi par les coordinateurs (en principe la veille pour le lendemain).

Trois types d'activités ont été identifiées :

1) La surveillance des parcours principalement pour les infractions de la règle 54, à cet effet la flotte du Jury était la suivante :

Pour les courses de qualification 470 3 bateaux, LASER 4 bateaux, J22 et J24 1 bateau, CATAMARANS 1 bateau.

Il y avait 2 coordinateurs de flotte par course, ces derniers se relayaient chaque jour, cette approche permettait de n'avoir que deux interlocuteurs du Comité de Course pendant toute la durée de la compétition.

Pour les grandes finales (flotte des meilleurs par série) :

4 bateaux d'arbitrage, 1 bateau de coordination en charge de l'organisation de l'arbitrage pour chaque finale et si nécessaire de l'instruction, sur l'eau, des réclamations.

2) Les "groupes de Juges (panels) d'après-midi" qui avaient pour rôle d'instruire les réclamations pour les groupes qui avaient couru le matin ainsi que les réclamations différées, les demandes de réparation et de réouverture.

3) Les "groupes de Juges (panels) du soir" constitués par ceux de l'après-midi auxquels se joignait une partie des Juges qui étaient sur l'eau.

Ce mode de fonctionnement a permis à chaque Juge de disposer d'une soirée de "liberté" ce qui, compte tenu du rythme de l'épreuve, a été unanimement apprécié.

#### **LES ACTIONS DU JURY :**

##### **A terre :**

Il y a eu beaucoup de brassage des Juges dans les différents "panels". Bien que les Présidents de "panels" aient été préalablement désignés tous les Juges ont présidé au moins une instruction.

230 réclamations (au sens large) ont été instruites aucune n'a fait l'objet de difficulté avec les coureurs.

2 à 3 panels ont officié l'après-midi et 3 parfois 4 le soir.

##### **Sur l'eau :**

##### Pendant les courses de qualification :

Comme pour les activités à terre tous les Juges ont été sur l'eau, hormis les coordinateurs de flotte, le brassage a été important.

67 infractions à la règle 54 ont été constatées sur l'eau, toutes ont été réparées conformément à la règle en vigueur, 8 concurrents ont été concernés deux fois, 4 d'entre-eux se sont retirés immédiatement, et 4 ont effectué un 720° (le Jury a considéré que ce type de réparation était dû à une mauvaise compréhension des instructions de course, aucune action n'a été engagée, les coureurs ont été classés DND pour la course correspondante).

Pendant les grandes finales : (flottes des 10 meilleurs par série)

Tous les Juges ont arbitré sur l'eau 4 grandes finales. Sur chaque bateau d'arbitrage il y avait une combinaison "umpires juges classiques". Cette approche n'a pas occasionné de

difficulté et a surtout été très instructive pour les Juges.

Une dizaine d'actions des arbitres sur l'eau a été effectuée :

- 8 concernant les règles du chapitre IV,

- 2 concernant des infractions à la règle 54.

Il n'y a eu aucun problème d'interprétation ou de réparation de la part des concurrents.

Il est important de noter qu'aucune action d'arbitrage sur l'eau n'a été prise sans une concertation des bateaux arbitres les mieux placés, cette procédure a permis de prendre, dans un délai raisonnable (une dizaine de seconde maximum), des décisions qui n'ont pas été contestées.

#### **L'ORGANISATION DU COMITÉ DE COURSE :**

##### **L'organisation sur l'eau :**

Quatre zones de course ont été définies sur les plans d'eau de La Rochelle. Chaque Comité de Course opérant sur chaque zone avait été désigné par la CCA et comportait :

- Le Président du Comité (AJ. BARTIER, B. CARRE, G. CORNAND),

- L'adjoint du Président,

- Un consultant technique (Espagnol ou Portugais ayant participé aux jeux de Barcelone),

- Des arbitres, locaux ou non, bien connus pour leurs compétences et leurs engagements sportifs en organisation,

- Des bénévoles locaux.

Originalité de l'événement, une cinquième équipe avec un président (C. VIDAL), un adjoint et des arbitres intervenant sur le bateau comité avait pour mission de remplacer l'un ou l'autre des quatre comités "titulaires", soit pour lui permettre de se reposer une journée car quinze jours de régates (y compris les deux jours d'entraînement indispensables) d'affilée représentent une charge physique importante, soit pour combler un vide en cas d'empêchement soudain.

##### **L'organisation à terre :**

L'ensemble des Comités était placé sous la coordination d'un "régulateur" (G. SABIN) fonction nouvelle et rôle délicat, intermédiaire entre les différents comités, la cellule de "race management" (animée par M.MASSON) et l'organisation générale. Pour soutenir l'action de ce régulateur un PC course (T. WENDLING) en écoute permanente des zones de course avait été mis en place (jusqu'à 14 heures d'écoute journalière sur 5 canaux VHF différents !!!).

#### **LES ACTIONS DES COMITÉS DE COURSE :**

##### **Courses de qualification :**

Une des données nouvelles du système concerne en effet les courses elles mêmes.

Il ne s'agit plus pour un Comité de positionner un parcours par rapport à une distance préfixée pour un bord de louvoyage, mais de faire en sorte que le dit parcours soit accompli en temps d'environ 45 minutes (contrainte des IC).

Il fallait donc prendre en considération les paramètres suivants :

- La situation météo du moment et celle prévisible dans l'heure à venir,

- Les données du courant,

- L'état de la mer,

- La vitesse des bateaux concernés au regard de la force du vent et des paramètres précédents.

Il est apparu très rapidement que les principales difficultés seraient dues aux conditions météo et au nombre de départs à donner au regard des contraintes de temps.

Au delà des contraintes de vent, la tâche principale du Comité est donc de gérer le temps de façon efficace. Environ 450 courses ayant été courues, le moindre temps mort est pénalisant pour le programme et pour les coureurs. Une moyenne de 10 manches par jour et par zone avait été fixée par le "race management", en fait peu de série pourront courir le nombre de manches prévues au programme, mais dans tous les cas (classement et finales) le nombre de manches courues effectivement (8 à 12 selon les séries) a permis un réel brassage et les meilleurs ont émergé pour être classés dans les groupes des finales (30 meilleurs et ainsi de suite) et des grandes finales (10 meilleurs par série).

Le type de parcours utilisé impose au Président du Comité une gestion différente du personnel de la zone de course de celle connue habituellement, notamment de la délégation de la responsabilité du contrôle de l'arrivée.

Cela rend obligatoire, par exemple, la transmission au bateau arrivée de l'ensemble des éléments techniques constitutifs du départ y compris les infractions.

En effet, il appartient au bateau arrivée de communiquer au PC les résultats, l'ensemble des informations dès que possible et de préférence en direct pour informer l'ensemble des intervenants à terre dans le délai le plus bref, mais aussi et surtout pour ne pas prendre de retard sur la gestion des courses.

Le positionnement des lignes de départ est également un point sensible. La prise en compte du courant est un élément fondamental. Malgré le nombre, ou la cause du nombre réduit de partants par groupe (au plus 35 coureurs), l'énergie qui est dispensée par les concurrents durant la dernière minute est très importante. Leur comportement varie cependant selon les séries. Les "Laser" et les "470", selon une habitude presque transformée en règle, ont recours à de multiples rappels généraux, au point qu'au 3ème jour il convint d'ajouter la règle du "pavillon d'exception", non prévue par les IC.

Le faible nombre de partants devrait pourtant permettre à un Comité de Course d'identifier un pourcentage important (au regard du nombre de bateaux en infraction) de "fauteurs" avant ou au moment du départ, si ce n'est la totalité? Le pavillon de "rappel individuel" doit, en ce sens devenir "LE" pavillon de rappel. Il permet notamment à tous ceux qui ont respecté la règle de bénéficier de l'avantage résultant de leur attitude, et non de se voir pénalisés en étant rappelés en même temps que tous ceux qui ont commis une infraction, et qui sont par là même "blanchis". A l'exception des départs sous "pavillon noir" bien sûr, mais le système de la règle utilisée est alors devenu répressif et non positif.

Une habitude est sans doute à faire évoluer chez les Comités de Course français, à l'instar de ce qui se pratique dans plusieurs pays européens où le rappel général devient l'exception. L'organisation du Comité de Course lors de la

procédure du départ est dans le même esprit appelé à évoluer. Un bateau viseur, à défaut d'être lui-même marque de départ à l'extrémité bâbord de la ligne (il représente une notion d'obstacle pouvant être dangereux dans certains cas), est indispensable. Il n'était pas prévu dans les systèmes initiaux de LA ROCHELLE. La pratique fera évoluer ce système. La communication entre le "viseur" et le juge de ligne doit être constante, descriptive, précise et efficace si une décision de rappeler individuellement une dizaine de bateaux par exemple, sur 30, doit être prise en moins de 2 secondes.

Malgré la contrainte des 4 bouées et de deux ensembles différents pour l'arrivée et le départ, les changements de parcours ne posent pas de difficulté particulière. Le système de déroulement des coureurs autour des bouées permet soit de les arrêter très rapidement en cas de modification des conditions de navigation, soit de procéder à un déplacement des bouées avant qu'une série ne parte, et au fur et à mesure que le groupe précédent rend les bouées disponibles. Nous avons ainsi vu deux groupes régater sur deux parcours positionnés pour des vents différents avec seulement les 4 bouées. La réalisation, en nombre de manches du contrat de départ, tout en conservant des conditions de course optimales pour les coureurs étaient à ce prix pour les Comités.

#### **Pour les grandes finales :**

Les deux derniers jours, ceux des finales, sont, par opposition apparus comme ceux des "récompensés". L'ensemble des manches s'est déroulé juste à la sortie du port de LA ROCHELLE", au pied de la digue Ouest, devant la plage des Minimes. Le parcours proposé était du type "banane", à accomplir trois fois avec lignes de départ et d'arrivée confondues, situées au 3/4 en bas du bord de vent arrière/louvoyage. Ces lignes ont toujours constitué une porte obligatoire à franchir dans les deux sens selon les trajectoires (remontée au vent ou descente vent arrière). La manche devait durer environ 30 minutes. Les différences de vitesse entre les séries impose une vigilance particulière aux Comités, qui doivent, dans l'absolu et si l'espace le permet, modifier la longueur des bords.

Avec 10 bateaux au départ par groupe, les lignes de départ sont fondamentales. Leur ajustement précis est impératif. Il doit être permanent. Le mélange des flottes est peu souhaitable.

#### **CONCLUSION ET IMPRESSIONS**

Il est évident que ce type de structure et d'organisation de Jury n'est applicable qu'à des épreuves importantes disposant de moyens considérables du type Championnat du Monde IYRU, Jeux Olympiques et à un degré moindre certains Championnats Fédéraux ou de Classe Internationales.

Globalement le déroulement des épreuves et les réalisations se sont rapprochés de près, malgré le caractère innovant des souhaits des organisateurs.

En terme d'arbitrage, un certain nombre d'enseignements issus de cette expérience sont à considérer :

- Le respect des contraintes, horaires (intéres-

sement du public tout proche) et fidélisations des «médi», sont une donnée nouvelle dont il va falloir se persuader et apprendre à gérer.

- L'investissement de tous les acteurs (Comités et Juges) a été long et fatigant. Ce type d'arbitrage demande une bonne résistance physique.

- Deux frustrations sont cependant apparues :

\*celle de ne pas toujours savoir qui était sur l'eau, compte tenu des changements de groupes et de bateaux le "race management" n'avait pas toujours le temps de fournir les listes précises des coureurs

\*celle de ne pas avoir de classement évolutif réel.

- Le "brassage" des arbitres a été bénéfique notamment pour ce qui concerne la cohérence des décisions.

- Le mélange des flottes, en particulier pour les grandes finales n'est pas souhaitable car il peut occasionner des difficultés pour les arbitres qui opèrent sur l'eau en temps réel.

- On peut aujourd'hui se poser la question sur l'arbitrage en flotte sur l'eau. Cette formule est séduisante mais elle exige des moyens considérables pour des flottes peu nombreuses, on ne peut en effet espérer un arbitrage correct que pour 10 à 12 bateaux et avec au moins trois bateaux d'arbitrage. Pour les juges classiques l'adaptation à l'arbitrage sur l'eau n'a pas posé de problème et il semble que ce type d'action en équipe avec un "umpire" pourrait être intéressant. Cela permettrait la possibilité d'utiliser des Juges classiques sans nécessiter une formation lourde "d'umpire".

- Finalement cette expérience a montré que la pratique des arbitres devra évoluer vers un comportement plus actif et plus immédiat que celui qui est généralement le nôtre lorsqu'il n'y a qu'une ou deux manches à faire disputer dans une journée.

P. BASTARD  
G. ARDILEY

## **INFORMATIONS . . . . .**

### **SOUS COMMISSION**

- Grâce à vos efforts de recrutement, nous avons refusé des candidats pour les stages nationaux de formation en 1994.... Afin de préparer le calendrier de formation 1995 il serait bon que chaque responsable de CRA adresse à D. MACCARI le nombre de candidatures potentielles (juges ou comité de course).

- 1995 verra la mise en place de week-end inter-régionaux consacrés aux commissaires, secrétaires de jury et comité, et aux divers modes de classements. L'information parviendra aux CRA.

- Le document de formation a été envoyé aux CRA. Outil indispensable aux formateurs pour les stages, il est l'aboutissement d'un long travail qui doit permettre à tous de «parler le même langage»

D. MACCARI

15, Rue de la Liberté 74950 MEYTHET

## **LE FUNBOARD : QU'EN EST-IL DES PARCOURS (Suite de la Page 1)**

l'eau entre un bateau comité et une bouée, l'arrivée se juge entre la dernière marque de parcours et un bateau arrivée.

Pour ces parcours qui durent entre 3 et 5 minutes le vent ne doit pas tomber en dessous de 12 noeuds.

Le Comité de Course travaille à terre ou sur l'eau en fonction de l'endroit où est fixé le départ. Pour le Jury, le fonctionnement habituel consiste à instruire les réclamations sur la plage immédiatement après le retour des concurrents de chaque poule à terre. Le dépôt des réclamations se fait oralement. L'instruction doit se faire rapidement (quelques minutes) sous peine de paralyser la suite de la course (principe d'élimination/courses en poules) et de gâcher les périodes de vent, paramètre encore plus contraignant en Funboard que dans les autres disciplines. Depuis cette année est expérimenté sur les épreuves de Coupe de France, un mode d'arbitrage direct en slalom en de nombreux points identique à celui du Match-Racing, si ce n'est le nombre et la vitesse des concurrents (de 8 à 10 coureurs arrivant groupés à 30 noeuds sur une marque!!). Cette expérimentation a été induite par le niveau de pratique des coureurs lié aux perfectionnements incessants du matériel (il n'y a pas de jauge en Funboard, c'est une discipline récente en constante évolution).

### **LES VAGUES :**

Le nom de cette discipline est explicite. Il s'agit, pour les coureurs, de montrer leur savoir-faire dans les vagues. Les concurrents vont sur l'eau par paire (1 contre 1) pour une séquence d'environ 10 minutes. Ils sont notés par un panel de trois Juges qui apprécient leurs performances en saut, en surf et en transition (manoeuvres). Le concurrent vainqueur de son duel progresse dans le tableau (idem tournois de tennis) jusqu'à la finale.

Concrètement les Juges travaillent en deux panels de trois Juges chacun permettant ainsi de juger simultanément deux paires de coureurs. Ils sont placés sous l'autorité d'un chef Juge qui est en fait l'équivalent du Président du Comité de Course dans les autres disciplines avec des attributions similaires. D'autres officiels sont nécessaires pour la pavillonnerie, le chronométrage et le tableau officiel.

Globalement, ce qui fait la particularité de l'arbitrage Funboard est qu'il faut concilier à la fois des exigences de sécurité importantes liées aux conditions météo souvent difficiles ainsi que des exigences de rapidité car la présence du vent est toujours aléatoire, elle doit donc être exploitée sans retard. De plus l'arbitre Funboard doit être suffisamment polyvalent pour gérer plusieurs disciplines. C'est un arbitrage souvent éprouvant physiquement où alterne les périodes d'attente (pas de vent ou vent insuffisant) et les moments d'intense activité pour lesquels il est nécessaire de se mobiliser rapidement et efficacement.

Michel BUSSE

Membre de la sous commission

Lors du dernier championnat du monde des "Europe" à La Rochelle, B. BONNEAU a expérimenté un nouveau mode d'émargement pour le contrôle des sorties en mer et retours des concurrents.

L'article ci-après décrit la méthode utilisée. Qu'en pensez-vous? Une telle procédure peut elle être introduite dans les instructions de course types? Ce point pourra être abordé lors du prochain colloque.

**Organisation et arbitrage des régates Émargement**

L'article 3.2 des Instructions de Course Type de la FFV laisse la possibilité aux organisateurs de mettre en place un système de contrôle des sorties en mer et retour des concurrents, pour des raisons de sécurité.

Le plus utilisé de ces contrôles est la liste d'émargement que chaque concurrent doit signer avant de partir sur l'eau et à son retour à terre, au plus tard avant l'heure limite des dépôts des réclamations. Certains organisateurs utilisent une variante, par le système des jetons à retirer avant le départ et à rendre au retour.

Deux problèmes majeurs apparaissent à la mise en oeuvre de ces systèmes : sont-ils vraiment efficaces en matière de sécurité? et quelles sanctions doit-on appliquer aux négligents et autres étourdis qui oublient de signer?

L'efficacité est toute relative, si on considère que le temps limite des réclamations normalement appliqué est de une heure après que le dernier voilier ait fini la course. Le délai de déclenchement d'éventuelles recherches est donc particulièrement long. D'autre part il est rarissime de voir un organisateur déclencher des recherches au moment du retrait des listes quand il lui manque une ou plusieurs signatures.

Par contre, les Jurys se voient transmettre chaque jour des listes de voiliers n'ayant pas émargé, même quand les conditions météo sont parfaitement clémentes ou que le travail effectué par les Comité et la Surveillance permet de s'assurer que tous les concurrents sont rentrés. Il faut alors infliger une sanction "pour raison de sécurité". Cette dernière va de la disqualification (ou DNC ou DNF) à l'attribution de points de pénalité. Pour des raisons d'équité, un Jury est tenu à une application homogène et systématique des sanctions et ne peut avertir un jour pour punir le lendemain.

Lors du dernier Championnat du Monde des "Europe" à La Rochelle, la règle proposée et appliquée la semaine précédente pendant "l'Open Week" était un émargement personnel systématique dont le manquement était sanctionné par l'attribution de 5 points supplémentaires aux manches du jour courues par le régatier négligent. Cette mesure tendant à ne pas

trop pénaliser les étourdis nous est apparue comme trop peu dissuasive si réellement se posaient des problèmes de sécurité. D'autre part, la notion "d'émargement personnel" s'est avérée comme trop difficile à contrôler à moins d'obliger les concurrents à présenter en même temps une pièce d'identité.

Après réflexion avec les Juges et les Comités de Course, nous avons donc modifié cette règle comme suit :

*[La Règle ... est supprimée et remplacée par :*

*En cas de conditions défavorables, le pavillon "H" au mât de pavillon à terre signifie : "Avant de quitter le port, conformez vous strictement aux instructions affichées sur le tableau officiel d'information".]*

L'article prévu dans ce cas était le suivant:

*"Aucun concurrent ne doit quitter le port sans avoir personnellement signé la liste d'émargement située .....Les concurrents décidant de rester à terre doivent le signaler à l'émargement.*

*Sitôt leur retour à terre, tous les concurrents devront signer la feuille d'émargement qui sera retirée à l'heure limite des dépôts de réclamations.*

*Tout manquement à l'une de ces obligations sera automatiquement sanctionné par une disqualification aux manches du jour (dérogation 70.1 et 74.4).*

*En outre, le voilier fautif pourra se voir imputer les frais de recherche occasionnés par sa négligence".*

En raison des conditions météo très favorables le pavillon "H" n'a jamais été hissé pendant ce Championnat. Peut-être cette expérience pourrait-elle être étendue à d'autres compétitions pour une éventuelle recommandation ultérieure de la CCA aux organisateurs et arbitres.....

**Jean-Louis FABRY** nous a transmis quelques uns de ses réflexions concernant les instructions de course type et pour lesquelles des commentaires d'autres arbitres seraient intéressants.

1) Article 13 Règle d'exception :

"Cette règle est bien mais en général incomplète; un voilier qui est "poussé" au-delà de la ligne par un voilier non prioritaire ne doit pas être condamné. Par exemple un tribordais qui loffe pour éviter un babordais et coupe prématurément la ligne doit pouvoir courir après être revenu du côté prédépart en contournant l'une des extrémités de la ligne". OUI ou NON?

2) Article 15-2 des IC type :

"Il est fait mention de porte ce qui permettrait de laisser à tribord une marque à laisser à babord; cela paraît aberrant. Une marque a un coté requis et il faut le respecter. Les seuls cas où le côté requis est indiqué dans les IC sont ceux des lignes de départ et d'arrivée lorsque le bateau Comité s'est placé du mauvais côté de la marque ce qui arrive notamment lors de

réductions de parcours. Pour que l'on inverse le côté requis d'une marque à une porte, il faudrait donner à la porte la qualité d'une "définition" dans les règles IYRU".

**Toujours de JL. FABRY**

- Pour répondre à l question d'Abel BELLAGUET concernant les lignes de départ pour les flottes importantes d'habitables, il propose de préparer un commentaire après la semaine de Cowes à laquelle il doit participer et où ce cas de figure est courant.

- Il signale aussi une initiative intéressante de la semaine de Cowes et qui paraît-il marche bien. Les Jurys sont constitués en partie de coureurs volontaires qui jugent bien entendu les séries autres que la leur et chacun ne siège qu'une fois. Que pensez-vous d'une telle démarche? Peut-on envisager un essai en France?

BIBLIOTHEQUE DES  
RÈGLES DE CLASSE

La sous-commission jauge de la LCCA finalise la mise en place d'une base de données "règles de classe".  
Si vous souhaitez des informations ou des extraits de documents vous pouvez vous adresser directement à la CCA (C. AULNETTE ou L. DELAINE).

RAPPORTS D'ACTIVITE

N'oubliez pas de transmettre à la LCCA vos rapports d'activité. Leur réception conditionne les remboursements de frais et surtout les procédures de "requalification" de chacun d'entre nous (c'est bien connu celui qui n'arbitre pas ne transmet pas de rapport et réciproquement)

DESIGNATION DES  
ARBITRES

L'un d'entre nous n'a pas jugé utile de se conformer aux règles de désignation des arbitres pour les épreuves se déroulant en France. En effet, cette personne (national stagiaire ne bénéficiant pas de dérogation de la CCA et n'étant pas désigné) a officié sur une épreuve, en lieu et place de l'arbitre désigné, en dépit de la demande formelle du président de la CCA de se retirer.  
En conséquence, monsieur Pierre RICHARD a été exclu du corps arbitral de la Fédération Française de Voile