

Sommaire :	<i>L'éditorial</i>	<i>pages 1 à 3</i>
	<i>Hommage à Jacques Dost</i>	<i>page 3</i>
	<i>Les Directives de la CCA</i>	<i>pages 4 et 5</i>
	<i>Les règles applicables au départ</i>	<i>pages 5 à 9</i>
	<i>La tribune</i>	<i>page 10</i>
	<i>Conseils aux juges</i>	<i>pages 10 et 11</i>
	<i>Positionner un parcours au GPS</i>	<i>pages 12 à 16</i>

Chargé de la rédaction : Roland GALLIOT

L'éditorial : La profession de foi du Président de la CCA

De l'arbitrage

Par Christian PEYRAS

Le rôle des Arbitres, hommes ou femmes, comités de courses – jaugeurs - juges ou umpires, est de diriger les Courses et d'en assurer l'Équité Sportive.

L'Équité Sportive est notre raison d'être, elle ne peut en aucun cas être bafouée, ni « aménagée » ; cependant n'oublions pas pour autant, que nous sommes là pour faire courir.

Fort de 271 membres (dont un certain nombre à multiples qualifications), le corps arbitral national et international français se porte bien et est reconnu au niveau de l'ISAF :

- un arbitre membre du Comité des Règles de l'ISAF et Président du sous-comité des Juges
- 3 arbitres aux derniers Jeux Olympiques
- un arbitre Umpire à la Coupe de l'Amérique
- et deux arbitres aux prochains Jeux de Pékin.

Transparence, alternance, adaptabilité, mais aussi compétence, respect, représentativité et comportement pédagogique sont les mots clefs de l'arbitrage pour 2006.

La transparence et l'alternance exigent pour fonctionner la mise en place de niveaux et /ou de spécialités parmi les arbitres nationaux afin de faire correspondre les compétences et les aptitudes de chacun avec le niveau ou la spécificité de l'épreuve, le niveau ou l'âge des coureurs. Cette classification sera finalisée en 2006 et sera renouvelée annuellement. Elle nécessitera la mise en place d'un système d'évaluation.

L'adaptabilité peut se décliner de deux façons : en adaptant l'arbitrage au niveau des coureurs (jeunes...) mais aussi en acceptant d'évoluer vers de nouveaux systèmes de courses, de nouveaux parcours (plus ludiques, plus médiatiques ou plus sportifs), vers de nouvelles pratiques d'arbitrage (présence

active des juges sur l'eau autant que les moyens nautiques le permettent, arbitrage direct...).

La compétence : elle est assurée par :

- *une formation initiale* sans cesse renouvelée, remise à jour, assurée par quelques maîtres de stage, avec des critères de sélection à l'entrée et des évaluations confiées à des arbitres évaluateurs volontaires et sélectionnés. Dans la mesure du possible nous essayons d'intégrer, comme assesseurs, des arbitres régionaux dans les épreuves nationales afin d'améliorer leur niveau et de susciter des vocations.

- *une formation continue* : assurée soit individuellement en faisant participer un arbitre sur une épreuve de bon niveau sous le tutorat d'un arbitre confirmé, soit collective par des colloques

(tous les 4 ans lors des changements de Règles de courses) ou des séminaires au cours desquels des sujets déterminés sont traités conduisant à une mutualisation des expériences, nécessitant une harmonisation et donc des recommandations ou directives aux arbitres.

- **une information permanente et facilement accessible** : pour cela trois supports :

- ✓ le Rappel Général : 2 fois par an,
- ✓ un bulletin d'information mensuel,
- ✓ une « page Arbitrage » sur le site fédéral mise à jour en temps réel et dont la présentation a été améliorée pour une meilleure lecture et une meilleure recherche.

Mais aussi, mise à disposition de tous de la traduction des règlements ISAF, des Calls et des Cas, d'Instructions de Course et Avis de Course types par support de pratique, des Appels Français, documents de course...

- **Renouvellement de la qualification nationale tous les 4 ans** : qui doit être une démarche volontaire. Ce renouvellement tient compte du respect par l'arbitre de tous les critères techniques et administratifs, des comptes-rendus et retours d'épreuves positifs ou négatifs, de la participation à un ou plusieurs séminaires ou à défaut le résultat d'un test écrit (test qui se fait partout ailleurs).

Le Respect

Le respect est un problème de comportement. Il commence par le respect des coureurs, de leurs droits, mais aussi respect des programmes, des heures de départ.

- Ne maintenons pas inutilement les concurrents sur l'eau (surtout les plus jeunes) ou à terre en combinaisons sèches

- Privilégions le signal de retard avec flamme numérique plutôt qu'un retard indéterminé.

- Lors des départs, choisissons avec opportunité le pavillon préparatoire adapté aux circonstances

- Faisons que l'esprit d'équipe règne parmi tous les arbitres d'une épreuve pour une bonne harmonie, une solide cohésion, une plus grande complémentarité et une meilleure efficacité,

- Respectons les organisateurs, ce qui ne veut pas dire subordination.

Quant à moi je défendrai toujours les arbitres, collectivement ou individuellement. Mais si une erreur non répétitive d'arbitrage est excusable, que dire d'un défaut de comportement ou de procédure violant les droits des coureurs ?

La Représentativité

En mission d'arbitrage l'Arbitre représente sa Fédération ; il doit avoir un comportement exemplaire, une tenue correcte, être identifiable (badge, chemise...). Il a dans l'exercice de sa fonction un devoir de réserve.

Soyons attentifs au comportement d'un membre de la cellule familiale que nous pourrions amener, sans rôle officiel, sur une épreuve.

Comportement pédagogique

Toutes les actions ou décisions du Comité de course ou Comité de protestation doivent être comprises de tous : coureurs, entraîneurs (voire parents pour les jeunes).

- Anticipons les problèmes plutôt que de gérer leurs conséquences plus tard

- Clarifions avant le 1^{er} départ tout ce qui peut porter à confusion dans nos écrits et nos actions

- Ne craignons pas de communiquer avec les divers intervenants d'une épreuve. Restons disponibles pour répondre aux coureurs ou entraîneurs après les courses

- Ne faisons pas comme ces médecins d'un siècle ancien qui se retranchaient derrière leur « savoir » sans avoir à s'expliquer.

- N'oublions pas qu'un arbitre n'a pas l'exclusivité de la connaissance des Règles. N'hésitons pas préalablement à une régata à faire une réunion de formation ou d'information sur la règle 42 ou toutes autres règles de course à la demande et à l'usage des coureurs et / ou entraîneurs.

- N'y a-t-il pas, plus belle autorité que celle émanant de l'estime plutôt que de la crainte ?

- En cas de doute, dans une décision à prendre ou une action à faire, pensons à l'équité pour l'ensemble de la flotte ou des flottes (et non pas pour une partie de la flotte) ou alors pensons à revenir à l'essence ou à l'esprit d'une règle ou d'un pavillon ; la solution est bien souvent là.

- Comités de Courses qui voulons, comme c'est la tradition, lire le palmarès de l'épreuve que nous avons dirigée, préparons cette lecture aussi bien que nous préparons chaque course et si nous tenons à ce droit considérons le comme un honneur et non comme une corvée.

Enfin, la CCA poursuit son effort pour faciliter au plus grand nombre un accès simplifié et progressif aux règles de course en établissant avec le département développement des fiches simples et illustrées sur les règles principales.

Le rôle d'Arbitre est difficile, mais tellement riche. Bien que souvent décrié (« les Arbitres : un mal

nécessaire ! », « l'Arbitrage est un frein au développement ! », « pourquoi des bateaux pour les juges ? », etc...) nous avons beaucoup de ressources.

Étant au service de notre Fédération, cette dernière croit en nous et compte sur nous.

Alors bonne année sportive à tous et bon Arbitrage.

HOMMAGE A JACQUES DOST

C'est avec une grande tristesse que nous apprenons le décès de Jacques DOST, qui a été inhumé le 8 juin.

Grand acteur parmi les dirigeants de la voile pendant plus de 40 ans, Jacques a notamment contribué à la sélection du 470 comme classe olympique quand il était président de la classe internationale. Il fut également l'un de nos premiers représentants officiels à l'ISAF alors dénommée IYRU.

Juge international reconnu, il a aussi été président et membre du jury d'appel de la FFVoile, a dirigé la commission nationale de discipline, et a contribué à la création de la commission fédérale des règlements, devenue plus tard CCA.

Ceci ne l'empêchait pas de se consacrer à son club de Lacanau et à sa région d'Aquitaine pour favoriser le développement de la voile et le respect des valeurs du sport.

Réputé pour sa parfaite connaissance du monde du sport et sa grande sagesse, Jacques répondait volontiers à toute sollicitation d'avis ou de conseil.

Nous avons perdu un maître et un ami et nous nous associons à la douleur de sa famille et de ses proches.



ON A BEAUCOUP PARLE DE DEPART...

C'est un nouveau départ pour le « Rappel Général ».

Paul Roussange, Jean Pierre Grogosgeat, Claude Vidal et Yves Léglise vous avaient présenté les dernières éditions : nous les remercions. Depuis trois ans le Rappel Général a sommeillé dans son tiroir, mais il semble maintenant vouloir à nouveau s'exprimer. Souhaitons lui « Bon retour ».

Pour le moment, il cherche son style, sa présentation... mais nous sommes confiants. Il saura comme par le passé maintenir le lien entre les arbitres tout en développant l'information.

Relais des décisions de l'ISAF et de la FFVoile, il est aussi le moyen d'expression de la Commission Centrale d'Arbitrage (CCA) et des Commissions Régionales d'Arbitrage (CRA). Il ouvrira ses portes aux informations officielles, aux « tendances » du moment, mais aussi à une tribune libre pour les opinions des arbitres.

On a aussi parlé « départ de régates »

La CCA a tenté de traiter dans le détail les problèmes posés par le départ : deux séminaires axés sur les procédures de départ, des articles,

des présentations imagées pour les Comités de Course, des questions réponses en ligne sur le site FFVoile...

Choix du pavillon préparatoire, pavillon orange, orientation de la ligne avec courant traversier ; ces termes sont souvent revenus dans les paroles de **Christophe GAUMONT** qui a animé les deux séminaires Comité de Course à l'Ecole Nationale de Voile de Quiberon en novembre 2005 et mars 2006.

Plus de 70 arbitres se sont réunis pour échanger points de vue et expériences.

Nous retrouverons la plupart des documents utilisés lors des séminaires sur le site de la FFVoile :

- Une ligne, un angle, du vent et du courant
- Procédures et pénalités de départ
- Questions pour un départ

Nous avons par ailleurs demandé à **Bernard BONNEAU** de nous présenter les Règles qui régissent un départ de course.

Roland GALLIOT

Les Directives de la CCA...

1° PAVILLON ORANGE SUR LIGNE DE DEPART

Le pavillon « Orange » **DOIT ETRE** 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° PAVILLON ORANGE SUR LIGNE D'ARRIVEE

- Le pavillon Orange identifie le mât de visée (RCV annexe L, article 13)
- le pavillon Bleu identifie le bateau arrivée (RCV, Signaux de course)
- En cas de réduction de parcours, le pavillon S identifie le mât de visée (RCV 32.2(a)) et remplace donc le pavillon Orange. Le pavillon Bleu peut être arboré sur le bateau signalant la réduction.

3° ANNEXE P

Quand l'annexe P (Pénalités immédiates pour infractions à la règle 42) s'applique, il apparaît que la troisième réclamation (règle P2.3) est trop sévère puisqu'elle entraîne la disqualification du bateau pour toutes les courses de la série. En conséquence, les instructions de course doivent inclure l'article suivant :

« L'annexe P s'appliquera avec la modification suivante : La règle P2.3 ne s'appliquera pas et la règle P2.2 est modifiée de sorte qu'elle s'appliquera à toute réclamation après la première. »

Cela signifie que toute nouvelle réclamation sur l'eau pour infraction à la règle 42, après la première, est sanctionnée conformément à la règle P2.2, c'est-à-dire par un abandon immédiat pour la course en question.

4° DELAI D'AFFICHAGE

Le dernier jour de course, le classement général définitif doit être affiché aussitôt que possible sur le tableau officiel, sans attendre la remise des prix. Rappel : le délai de demande de réparation est de 02h00 après cet affichage.

5° MODIFICATION DES IC TYPES, APPLICABLE AUX COURSES INTER-SERIES

Le texte suivant doit être inclus dans les Annexes aux IC :

« UTILISATION DU BOUT DEHORS

Le bout dehors doit être dans sa position la plus rétractée à tout moment où il n'est pas possible de porter le spinnaker. La sortie du bout dehors pour établir le spinnaker n'est autorisée qu'après avoir passé une marque au vent, et le bout dehors doit être rétracté aussitôt que possible après l'affalée du spinnaker. »

... et les Recommandations

1°) MATERIALISATION 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.

2°) PROCEDURE DE DEPART

L'utilisation du pavillon P comme signal préparatoire est la procédure à privilégier dès que les circonstances le permettent. Le pavillon « Z » peut être un intermédiaire intéressant avant l'utilisation du pavillon noir.

3°) DEPART SOUS PAVILLON NOIR

Le pavillon « noir » lors d'une première procédure départ ne doit être utilisé que dans des circonstances exceptionnelles.

4°) UTILISATION DU TERME « PROTESTATION »

Faisant suite à l'abandon de l'expression « je réclame » au profit de « je proteste », le mot protestation intègre le vocabulaire de régates. On utilisera donc ce mot pour « Comité de Protestation ». Nous rappelons que l'expression « je proteste » a été adoptée pour harmoniser les échanges verbaux entre les coureurs français et étrangers, le terme « PROTEST » étant le seul mot reconnu selon les Règles de Course à la Voile.

5°) UTILISATION DU FORMULAIRE « PROTESTATION SIMPLIFIEE »

Il est recommandé aux organisateurs de mettre à disposition des jeunes coureurs (minimes, benjamins, cadets) des formulaires simplifiés de protestation :

(http://www.ffvoile.net/ffv/public/fond_doc/cca/CCA_Form_Reclamation_Simplifie.PDF)

6°) RECOMMANDATION GESTION DU TEMPS EPREUVES JEUNES

Lors des manifestations accueillant de jeunes coureurs (minimes, cadets), le comité de course 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 protestations, instructions, etc...) soient réalisées à une heure raisonnable, en rapport avec l'âge des compétiteurs.

7°) AFFICHAGE DES PENALITES SANS INSTRUCTION

Si plusieurs courses sont programmées le même jour, il est souhaitable que les pénalités sans instruction infligées par le Comité de course (OCS, ZFP, BFD) soient affichées sur le bateau du comité de course avant une nouvelle procédure de départ.

8°) NUMEROTATION DES CAS

a) protestation du comité de course suite à un rapport de jauge concernant plusieurs bateaux :

Le comité de protestation numérote chaque cas en l'accompagnant d'une copie du rapport.

b) demande de réouverture :

C'est un nouveau cas qui doit être numéroté.

c) Si le comité de protestation décide de rouvrir suite à cette demande de réouverture, c'est un nouveau cas qui doit être numéroté.



REGLES APPLICABLES AU DEPART

Par Bernard BONNEAU

L'approche du départ, l'instant magique qui transforme en un alignement géométrique une cacophonie d'étraves, de voiles et de sillages

désordonnés. Telle la nuée d'hirondelles se rangeant sur leur fil, les coques s'orientent parallèlement vers le champ de course dont la porte d'entrée, ligne de départ, semble toujours trop étroite.

On aura compris que malgré l'excitation qu'elle procure, la zone de départ est aussi celle de tous les dangers.

Certaines règles de course sont propres à cette période qui souvent décide en grande partie de la suite de la régata. Et si les autres règles ne sont pas spécifiques au départ, elles n'en prennent pas moins une acuité particulière en raison de l'effet goulet de la ligne, des différences de vitesse ou d'allure entre les bateaux, le tout mitonné dans un bain stressant pimenté de pointes d'agressivité.

Les règles de course qui, rappelons le, s'appliquaient déjà entre les bateaux depuis qu'ils s'approchaient de la zone de course pour prendre le départ (*Préambule du chapitre 2*),

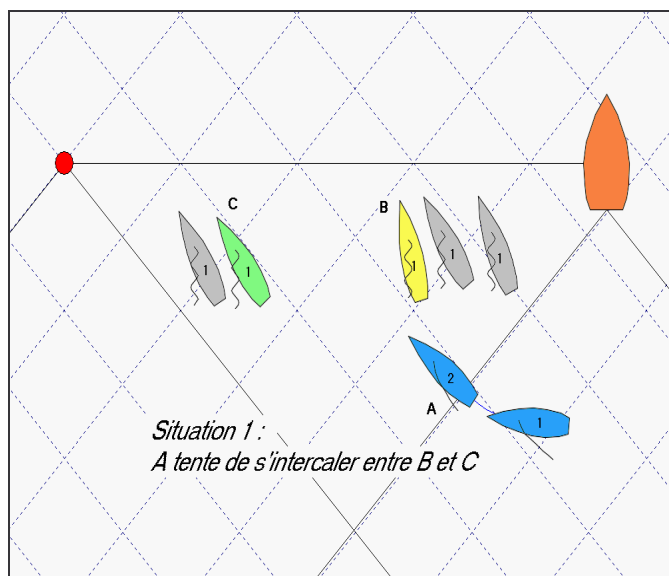
peuvent, à partir du signal préparatoire, valoir une pénalité à leurs contrevenants.

Le ballet anarchique ignorera la notion de *route normale* jusqu'au signal de départ, ce qui est explicitement précisé dans la définition. En conséquence, les phases de transition et de transferts de priorité sont incessantes et tout bateau prioritaire est rigoureusement contraint au respect des trois règles de limitation générale aux règles de priorité : 14 (Eviter le contact), 15 (Acquérir une priorité) et 16 (Modifier sa route).

A partir de situations classiques, nous répondrons ci-dessous à quelques questions que se posent fréquemment barreaux ou tacticiens.

Situation 1 :

Retardé par un problème d'envoi de génois, A se rapproche de la ligne de départ pour y trouver position. Nous sommes dans les 2 dernières minutes et bien évidemment, les adversaires sont déjà placés. A, tribord au largue, longe donc la flotte et, repérant un espace suffisant entre B et C, alors au plus près tribord amures, voiles légèrement fasseyantes, il lofe pour s'y insérer rapidement. Il vise B, bateau le plus au vent, afin de se ménager un peu d'espace sous son vent pour pouvoir accélérer au top départ.



« Dès que j'aurai engagé mon étrave sous le vent de B, je serai prioritaire (bateau sous le vent, RCV 11) et il perdra immédiatement ses droits. »

FAUX : Au moment où A acquiert la priorité (transition entre bateau en route libre derrière - RCV 12- et bateau sous le vent – RCV 11-), il doit au début laisser à B la place de se maintenir à l'écart (RCV 15). Si un contact se produit entre le coin sous le vent du tableau arrière de B et une partie ou un équipement côté au vent de A, ce dernier aura peu de chance de prouver qu'il a respecté la règle 15.

« Je dois me méfier car C, bateau sous le vent, a le droit de lofer brusquement jusqu'au bout au vent quand je vais tenter de m'insérer dans l'espace. »

VRAI : C reste prioritaire pendant toute la manœuvre de A (bateau en route libre devant – RCV 12 - pendant la phase d'approche, et bateau sous le vent - RCV

11- quand A sera engagé). Il a donc le droit de choisir sa route qu'il peut modifier comme il lui convient. Il devra cependant, pendant qu'il modifie sa route, laisser à A la place de se maintenir à l'écart (RCV 16) ; en clair, lui laisser l'espace et le temps nécessaire à un bon marin pour réaliser la manœuvre adaptée pour se maintenir à l'écart.

« Si je réussis à m'engager sous le vent de B, je ne pourrai pas ensuite le lofer car j'arrive d'une position en route libre derrière. »

FAUX : La RCV 17.1 dit qu'un bateau dans cette situation ne peut pas naviguer ensuite au dessus de sa route normale. Or, avant le signal de départ, la notion de route normale n'existe pas. En conséquence, la règle 17.1 ne s'applique pas jusqu'au signal de départ et A peut lofer, à condition de respecter la règle 16.

« Si je m'approche de B pour tenter de m'engager sous son vent, il n'a pas le droit d'abattre »

FAUX : Tant que A est en route libre derrière, B, prioritaire selon RCV 12, peut modifier sa route, y compris en abattant, puisque avant le signal de départ les obligations liées à la route normale ne s'appliquent pas. A devra donc continuer de se maintenir à l'écart. Cependant, si au cours de cette manœuvre A s'engage sous le vent de B, il devient prioritaire au titre de la RCV 11, et B devra alors immédiatement agir pour se maintenir à l'écart.

« Au signal de départ, je dois abattre sur une route au plus près. »

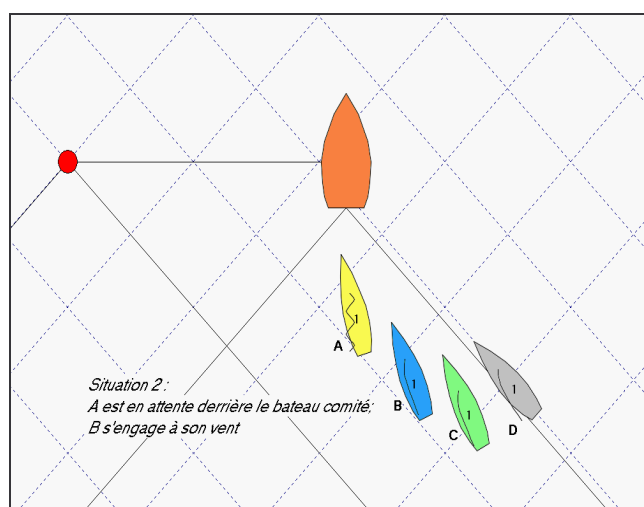
VRAI : La notion de route normale prend vie après le signal de départ. A s'étant engagé sous le vent alors qu'il était en route libre derrière, il ne doit plus naviguer au dessus de sa route normale (qui, dans la plupart des cas après le départ, est le plus près).

« Si, en raison d'un fort courant de face, B se met à reculer, il devra se maintenir à l'écart. »

FAUX : C'est seulement si un bateau cule en mettant sa voile à contre qu'il doit se maintenir à l'écart (RCV 20.3).

Situation 2 :

A une minute du départ, A et B sont en attente, tribord amures, derrière le bateau du comité de course. A pointe au-delà du plus près, dans l'alignement du bateau comité. B vient s'engager d'un quart de longueur au vent de A. Deux autres bateaux, C et D, sont placés au vent de B.



« A doit me laisser la place de passer le bateau comité, pense B, car je ne peux pas me maintenir à l'écart en raison de la proximité de C et D. »

FAUX : La règle 18 ne s'applique pas à une marque de départ (RCV 18.1). A n'a donc pas à laisser de la place à B. De plus, A était prioritaire (RCV 12 – bateau en route libre devant) et suite à la manoeuvre de B, il reste prioritaire (RCV 11 - bateau sous le vent). Il n'est donc pas soumis à la règle 15.

« Dès que le signal de départ sera donné, A devra me laisser la place pour passer le bateau comité. »

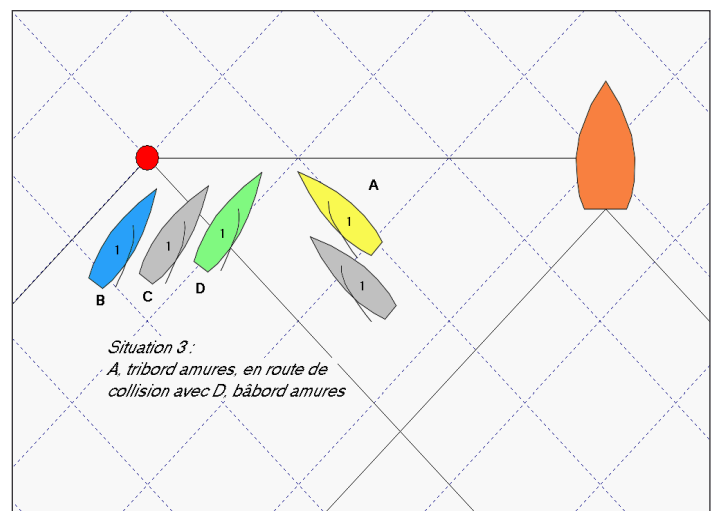
FAUX : La règle 18.1 dit que la règle 18 ne s'applique pas entre des bateaux qui s'approchent d'une marque de départ pour prendre le départ jusqu'à ce qu'ils l'aient passée. Aucune référence n'est faite au signal de départ. En conséquence, les règles de priorité (section A du chapitre 2) continuent de s'appliquer et A, bateau sous le vent, n'a aucune obligation spécifique à partir du signal de départ.

« Si, dans la même situation, A s'était engagé sous le vent de B depuis la route libre derrière, il devrait alors laisser à B la place de passer le bateau comité ».

FAUX : La seule obligation de A, après le signal de départ, serait alors de suivre sa route normale, c'est-à-dire le plus près. Mais la règle 18 ne s'appliquant toujours pas jusqu'à ce que les deux bateaux aient passé le bateau comité, il ne serait pas tenu de laisser la place à B.

Situation 3 :

Un groupe de bateau tribord amures B, C et D s'approche de l'extrémité bâbord de la ligne de départ. Voyant qu'il ne peut parer la marque, B vire de bord, suivi presque instantanément de C et D. Ce dernier, sous le vent de B et de C, se trouve en route de collision avec A, tribord amures, qui, lui, peut parer la marque de départ. A a un bateau sous son vent et ne peut abattre. Il maintient sa route et un contact se produit entre l'étrave de A et le flanc tribord de D.

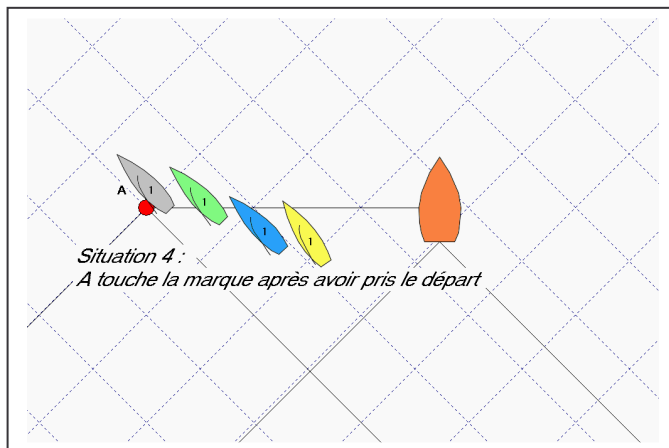


« Si je lofais, je coupais prématurément la ligne. Je ne pouvais donc rien faire et c'était à D, bâbord amures, de se maintenir à l'écart. »

FAUX : Si le bateau non prioritaire ne se maintient pas à l'écart, la règle 14 oblige le bateau prioritaire à éviter le contact si cela est raisonnablement possible. A avait de la place au vent pour lofer et le cas échéant virer de bord. La règle 14 fait partie des limitations générales aux règles de priorité et on ne peut s'y soustraire en raison de considérations tactiques. D sera bien sûr pénalisé pour infraction à la règle 10 et A, qui a enfreint la règle 14, ne sera pénalisé que si le contact a causé un dommage ou une blessure.

Situation 4 :

A prend le départ à l'extrémité bâbord de la ligne, sous le vent d'un groupe compact.



« Si je touche la ligne de mouillage, je ne risque pas d'être pénalisé. »

VRAI : Dans la définition de « Marque », il est écrit que la ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

« La règle 31.1 dit qu'un bateau ne doit pas toucher la marque de départ avant de prendre le départ. D'après la définition, un bateau prend le départ dès qu'une partie quelconque du bateau (généralement l'étrave) coupe la ligne de départ. Donc, si je touche la marque de départ avec la partie arrière du bateau, je n'ai pas enfreint la règle 31.1 et je n'ai pas besoin d'effectuer une pénalité. »

FAUX : Dès qu'un bateau a pris le départ, la marque de départ devient pour lui une marque qui commence le premier bord. S'il touche cette marque après avoir pris le départ, il a alors, selon la règle 31.1, touché une marque qui commence une section de parcours, et il doit effectuer une pénalité.

La tribune

- Le **Rappel Général** ouvre ses portes.
- Nous publierons dans chaque numéro les remarques ou questions de nos arbitres, des organisateurs, des commissaires de régates ou des coureurs.
- Faits divers, petites nouvelles, histoires de régates et d'arbitrage agrémenterons ainsi les pages du **Rappel Général**.
- Complétant la page « questions et réponses » du site FFVoile, nous espérons ainsi lever les incertitudes mais aussi faire profiter à tous de vos innovations.
- Des propositions de sujets à traiter lors de nos prochains séminaires seront également les bienvenues.
- N'hésitez pas, questionnez la CCA...
- Il suffit d'écrire à : cca@ffv.fr

QUESTION 2006-01 :

QUESTION : qu'entend-on par « les limites de sa juridiction » ?

REPONSE : JURISPRUDENCE DU JURY D'APPEL : à l'occasion du cas d'appel 2006 01, le Jury d'appel a défini les termes de la règle 69.1(b)(2) « ou prendre toute autre action dans les limites de sa juridiction » ; il faut donc entendre que dans le cadre de la règle 69 (Allégation de mauvaise conduite notoire) « les limites de sa juridiction » signifie toute action du comité de protestation conforme aux RCV et dans le cadre de la compétition sur laquelle il a été nommé et a officié.

QUESTION 2006-02 :

SITUATION : quelques jours après la remise des prix, l'autorité organisatrice ou le comité de course apprend qu'un concurrent a confirmé à d'autres participants qu'il n'a pas effectué le parcours prescrit par les IC.

QUESTION : que doit-on faire ?

REPONSE : l'autorité organisatrice ou le comité de course doit demander qu'un rapport lui soit adressé et à réception, il peut, conformément à la règle 69.1(e), désigner un nouveau comité de protestation pour procéder selon cette règle, en respectant les procédures habituelles de désignation, en fonction du niveau de l'épreuve.

CONSEILS AUX JUGES

Suite à des anomalies constatées à l'issue de quelques épreuves, il est recommandé aux juges et plus particulièrement aux Présidents de Comités de protestation ou de panels :

- de rédiger les faits établis et décisions en utilisant, chaque fois que c'est possible, les termes des RCV.
- de vérifier, dans la rédaction que les numéros des voiliers impliqués ne sont pas erronés voire permutés (réclamant/réclamé). Une telle erreur est préjudiciable en cas d'appel ou de transmission à une Compagnie d'assurance.
- de vérifier que les sanctions et réparations sont clairement précisées sur la protestation, sur la feuille de communication à l'informatique et sur la feuille de décision destinée à l'affichage.
- d'éviter de parler en aparté avec des concurrents en dehors du local du Comité de protestation et si vous répondez à des questions, répondez de façon à ce que toutes les personnes présentes entendent.

DEMANDE DE RE-OUVERTURE D'INSTRUCTION ET DE REPARATION

A l'issue des dernières courses, le dernier jour d'une épreuve, les concurrents ne disposent, en général que de 30 minutes après communication des décisions pour demander une réouverture d'instruction ou une réparation. Pour les demandes de réparation ils disposent de 2 heures après l'incident, sauf prolongation par le Comité de Protestation.

Or, certains concurrents découvrent, dans les derniers résultats, des « anomalies » ou erreurs, dont les conséquences n'apparaîtront que dans le classement général définitif.

En effet, les clubs ne souhaitent pas afficher le classement définitif avant la remise des prix (afin de garder un public important) ; souvent ils ne donnent que les 3 (ou 10) premiers puis distribuent des copies des résultats. C'est à ce moment là que des concurrents contestent des applications de pénalité, des oublis ou des erreurs du comité de course.

Moralité : il faut que les classements des courses du dernier jour soient affichés suffisamment tôt (en précisant l'heure d'affichage), ce qui suppose que le Comité de Protestation communique très vite ses décisions, vérifie les résultats avant la remise des prix puis les signe afin de les valider.

Je ne trouve pas normal qu'on réponde alors aux coureurs qui contestent leur classement : « le Comité de Protestation est parti » ! Il faut recevoir toutes les demandes déposées (même hors délai) et toutes doivent être instruites (RCV 63.1).

Un concurrent qui fait appel d'une action erronée sans avoir déposé une demande de réparation verra son appel non instruit par le Jury d'Appel en application de la RCV 70.1

Je pense qu'après la remise des prix, le Président du Comité de Protestation ou le Comité de Protestation complet, doit rester un certain temps sur zone, selon les délais prescrits par les Instructions de Course, pour terminer son travail.

Annie MEYRAN

POSITIONNER LE PARCOURS AVEC UN GPS

Au regard des moyens électroniques actuels, le Comité de Course est souvent doté d'engins quelque peu démodés : girouette, magnéto à cassettes, pavillons à hisser sur un tangon, bouchon pour mesurer le courant..... Cependant, ces outils fonctionnent bien !

Par contre, d'autres systèmes sont à la pointe du progrès : téléphonie, cartographie informatique, GPS.

Justement, le GPS, ce merveilleux instrument est-il bien utilisé ? Reste-t-il le jouet préféré des mouilleurs ? Deux arbitres se sont penchés sur le sujet. En utilisant deux méthodes différentes en fonction des possibilités de chaque GPS, ils nous acheminent vers le positionnement parfait d'un parcours de régates.

Positionnement d'un parcours par Théo WENDLING

❖ Ce qu'on attend d'un mouilleur

1- Connaître les vents en direction et en force sur les différentes parties des parcours :

- Organiser la collecte des infos (faire soi-même les relevés, utiliser les infos des comités, commissaires), et choisir en conséquence ses propres déplacements sur l'eau ;

- Proposer des axes de parcours au comité de course en tenant compte des évolutions à court terme prévues ou estimées des vents.

2- Construire les parcours dans la zone d'évolution définie (limites terre / eau, autres ronds, chenaux de navigation, zones dangereuses)

- Choisir (avec le comité) le point de référence pour le début de la construction du parcours (exemple : une marque de parcours, le bateau départ...)

- Adapter les longueurs des sections pour faire courir sur la durée prévue.

3- Envisager les variations possibles de vent (direction et/ou force):

- relever les informations pertinentes des évolutions dans les zones significatives (exemple : au vent)

- se servir des observations de terrain (fumées, nuages...)

- prévoir les nouvelles angulations ou longueurs des segments

- anticiper la mise en place des nouvelles marques, soit entre deux courses, soit pendant les courses (procédure de changement de parcours proposée pour décision au comité de course)

❖ Ce qu'organise un mouilleur

4- Quoi, qui et où ?

Gérer l'organisation matérielle : bouées, mouillages, contre poids ; qui emporte quoi (sur quel bateau se trouve telle marque, tel mouillage) ; N'en oublier aucune !

Mouiller soi-même, ou faire mouiller, et relever soi-même ou faire relever.

5- Quand ?

Avoir conçu et communiqué la démarche d'organisation de la construction des parcours.

Décider de ce qui est à faire soi-même et de ce qui est à faire faire, en disposant en permanence des moyens de vérification pour contrôler le positionnement des marques.

Rappel : seule la première section du parcours doit être mouillée au moment du départ. Les autres marques peuvent l'être même après le départ, à condition de l'être devant les coureurs.

6- Prévoir les distances pour éviter le croisement des flottes dans l'espace (laylines).

7- Savoir remarquer (ou faire observer par un commissaire) qu'une marque se déplace.

Trancher entre ce qui nécessite une action de ce qui est tolérable.

Donner consignes et modalités d'information et d'action pour gérer une marque qui dérive ou qui n'est plus disponible

8- Savoir ajuster une marque : se rappeler qu'une marque n'a de valeur qu'à un moment donné. (Exemple : déplacement possible avant que les coureurs ne soient sur la section finie par la marque.)

9- Savoir remplacer une marque manquante (procédures avec le Comité) (pavillon M).

❖ **De quelles informations disposer pour positionner le parcours**

- connaître les parcours utilisables définis aux Instructions de course (formes, angles, bouées, identification des parcours)
- connaître la taille et la position de la zone de course définie (cartes, plans) et choisir les tailles de parcours en fonction de l'objectif de durée des courses.

❖ **Quels outils sont nécessaires ?**

- 1 - le compas de relèvement permet les contrôles et évite les inversions à 180°.
- 2 - le « compucourse » (ou indicateur de cap) cale les angles du parcours (60, 110°...) à partir de l'axe du vent choisi. Cet outil doit toujours être validé par le calcul mental angulaire.
- 3 - Le GPS doit avoir la fonction permettant l'entrée des coordonnées d'un point en référence à un point précédemment existant :

En ayant un point A (waypoint) déjà défini (exemple : N 48 03,256, et E 007 12,460),

Créer un nouveau point B en entrant les valeurs :

Référence : point A, puis

Relèvement de B dans le 90 du point A, à une distance de 0,6 nautiques.

Cette création donne automatiquement les coordonnées de B : N 48 03,256 et E 007 13,355

Sans cette fonction, on peut réussir autrement, mais c'est plus contraignant...

Le point (A) étant enregistré, la page « waypoints les plus proches », donne le relèvement et la distance depuis (A) en se rendant au nouveau point (B). Ce déplacement obligé est l'inconvénient.

En B, l'enregistrer et le nommer. (Ex : M2, M3 ou Arrivée...).

❖ **Utiliser Le GPS**

Définir avec le comité le point de référence du début de la construction du parcours.

Entrer les positions des marques (c'est là que l'usage du compucourse intervient). Cela prend une à deux minutes !

Comment créer les positions des marques ?

Initialiser d'abord la position du point de référence choisi (ex.: la place du bateau départ= DEP).

Créer tous les points des marques de parcours comme suit :

(Exemple pour un triangle Dép / M1 / M2 / M3 / Arrivée, vent au 90, angles 45/90/45, bord de près de 0,6 nautiques) :

Créer M1 par rapport à DEP (ex. M1 dans le 90 de DEP, à 0,6 nautiques)

Puis créer M2 par rapport à M1 (ex. M2 dans le 315 de M1, à 0,3 nautiques)

Puis créer M3 par rapport à M2 (ex. M3 dans le 225 de M2, à 0,3 nautiques)

Puis créer ARR par rapport à M3 (ex. ARR dans le 90 de M3, à 0,6 nautiques).

Pour vérifier, la page « carte » du GPS permet de visualiser le parcours à l'écran.

Où mouiller ?

Le mouilleur utilise la fonction « go to » pour chaque marque à poser.

En communiquant les positions aux commissaires chacun mouillera sa marque au point prévu.

« Goto » indique même le temps estimé pour s'y rendre.

❖ **ASTUCES**

1- Préparer des points fictifs dans le GPS en les nommant par exemple : DEP (bateau départ), A1 pour marque 1, A2, A3, A4...ARR (arrivée), CENTRE (centre du rond), etc.

A ce stade, peu importent les coordonnées (on peut préparer ces points chez soi).

2- Avoir enregistré la position du centre du rond (Longitude, Latitude) et celle du port.

3- Point de départ de la construction (souvent le bateau départ DEP) ; trois possibilités :

- Entrer longitude et latitude du point (ex. donné par comité).

- Aller à l'endroit physique DEP (départ), modifier le point DEP en affectant la distance relative à

zéro nautiques (et point de référence vide ou égal à DEP).

- Sur place entrer ce point en réel (Mob) puis le nommer DEP.

4 - Pour mouiller correctement une porte, utiliser le compas de relèvement pour la seconde bouée.

5 - Le GPS est infailible pour évaluer la dérive d'une marque.

6 - Le vent tourne ou forçit ? Attention : dans le GPS les points sont référencés les uns par rapport aux autres seulement au moment de la saisie. En clair, si A1 est modifié après coup, A2 ne bougera pas, mais indiquera (par exemple) qu'il s'est décalé à droite et qu'il s'est éloigné de A1.

En ayant préparé une liste de points B1, B2, B3, Arr B fictifs, il suffit de reconstruire la nouvelle configuration du parcours comme précédemment.

7 - En utilisant la page « carte » ou « waypoints les plus proches », une ancienne marque A2 est devenue B1. Inutile de démouiller pour remouiller à 5 mètres de là (bouées 1 et 2 identiques).

8 - L'heure du GPS est universelle (au réglage heure d'été/hiver près). Facile pour la prise en compte des temps de course, à la seconde près. Tout le monde a la même heure.

❖ LES BUGS

1- Attention au paramétrage du GPS. Il faut avoir les mêmes références sur tous les GPS de la régata :

- choisir le bon système géodésique (ex le plus courant : WGS 84) pour correspondre aux cartes marines papier.

- afficher les points en degrés, minutes, et millièmes de minutes (ddd° mm.mmm').

- caler les distances exprimées en miles nautiques (et pas en km !).

2- Attention aux piles : un jeu de rechange est indispensable pour un GPS portable ; sinon carte, compas, règle Cras, amers à terre, crayon papier, gomme, entrent à nouveau en service.

Technique du « fil déroulé » par Christophe GAUMONT

Pour mouiller un parcours, le Comité de course doit maintenant gérer un temps de course (et non plus une distance) qui doit pouvoir varier selon les conditions météorologiques.

Les règles ont évolué aussi dans ce sens : depuis 1998, il est possible de diminuer ou rallonger la longueur d'un bord lors d'un changement de parcours (RCV 33). Depuis 2005, il est possible de réduire le parcours afin que d'autres courses programmées puissent être courues (RCV 32.1).

Ce que le mouilleur doit d'abord être capable de faire avec son GPS :

- Vérifier le système du GPS (géodésie, unités, ...)
- Enregistrer un point à partir de ses coordonnées géographiques
- Enregistrer un point à partir de la fonction « Homme à la mer »
- Activer un point préalablement enregistré

Comme la précision du GPS est bonne depuis 2001, cet instrument est devenu l'outil indispensable du mouilleur pour parvenir à :

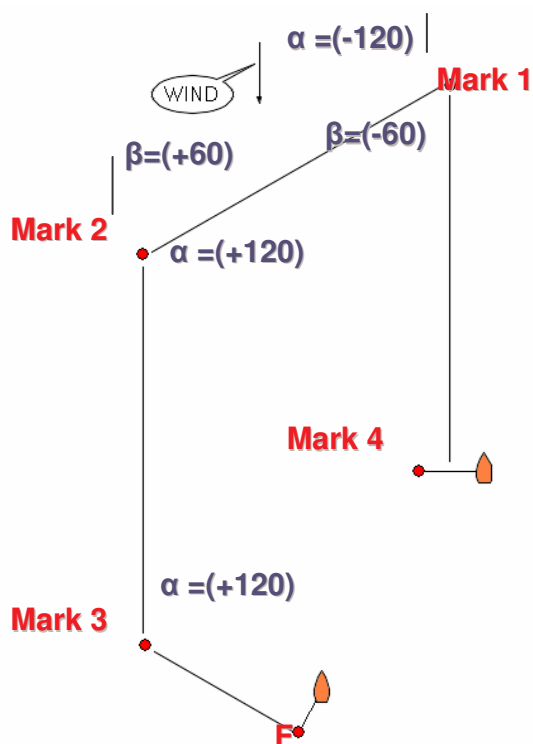
- Etre précis (ajustement du temps de course)
- Etre rapide (en cas de changement de parcours)

Cet article se propose de décrire une démarche simple et efficace : il faut positionner une marque, et dérouler le fil du parcours. Parcours trapèze et banane sont donnés ici en exemple.

- Se déplacer par rapport à un point pour ajuster un cap et une distance
- Vérifier ce qu'il fait avec une girouette et un compas

Mouiller un trapèze :

L'angle du bord de largue est de 120°, la longueur est décidée par le Comité de Course (en fonction des contraintes géographiques)



Note importante : le GPS a raison dans 99,9% des cas ! Il est cependant très facile de se tromper : dans 99,9% des cas, c'est le mouilleur, avec ses gros doigts et son cerveau juste humain qui est responsable des erreurs. Il faut ainsi douter des données du GPS en permanence en raison de ce risque.

Dans tous les cas, une vérification au compas / girouette, et intuitive est indispensable avant de valider le mouillage.

Démarche :

- ✚ Le mouilleur prend les coordonnées du centre de la ligne de départ, (ou rentre ses coordonnées latitude / longitude, qui lui ont été communiquées).

- ✚ Il remonte au vent, avec comme WAYPOINT actif le centre de la ligne de départ, ajuste la distance par rapport à celui-ci, et le relève à : (Axe du parcours +180°).

Le point est derrière lui.

- ✓ Il vérifie avec la girouette
- ✓ Il mouille la marque 1
- ✓ Il enregistre la position, la note sur un papier

- ✚ Le mouilleur active la marque 1 sur le GPS

- ✓ Il prend comme cap (Axe parcours - 120°)
- ✓ Il ajuste le relèvement du GPS. Le point est derrière :

$$\text{Axe parcours} + 120^\circ - 180^\circ =$$

$$\text{Axe parcours} + 60^\circ$$
- ✓ Il ajuste la distance
- ✓ Il vérifie (compas et girouette)

- ✓ Il mouille la marque 2
- ✓ Il enregistre la position, la note sur un papier

- ✚ Le mouilleur active la marque 2 sur le GPS

- ✓ Il prend comme cap (Axe parcours + 180°)
- ✓ Il ajuste le relèvement du GPS qui doit correspondre à l'axe du parcours
- ✓ Il ajuste la distance
- ✓ Il vérifie (compas et girouette)
- ✓ Il mouille la marque 3
- ✓ Il enregistre la position, la note sur un papier

- ✚ Le mouilleur active la marque 3 sur le GPS

- ✓ Il prend comme cap (Axe parcours + 120°)
- ✓ Il ajuste le relèvement. Le point est derrière :

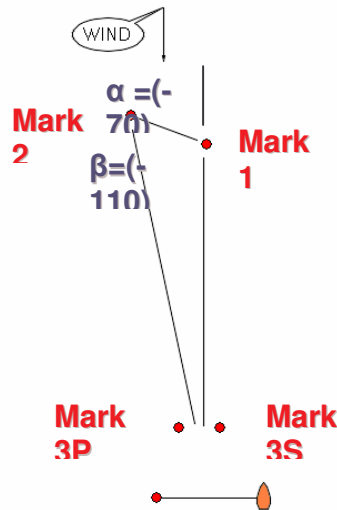
$$\text{Axe Parcours} + 120^\circ - 180^\circ =$$

$$\text{Axe parcours} - 60^\circ$$
- ✓ Il ajuste la distance
- ✓ Il vérifie (compas et girouette)
- ✓ Il mouille la marque d'arrivée

- ✓ Il enregistre la position, la note sur un papier

L'angle du bord de « dog leg » dans l'exemple est de 70°, la longueur est décidée par le Comité de Course

Mouiller une banane:



Démarche :

- ✚ Le mouilleur prend les coordonnées de la bouée 3, (ou rentre ses coordonnées Latitude/longitude, qui lui ont été communiquées).
- ✚ Il remonte au vent, avec comme WAYPOINT actif le centre de la ligne de départ, ajuste la distance par rapport à celui-ci, et le relève à : (Axe parcours +180°).
Le point est derrière lui.
 - Il vérifie avec la girouette
 - Il mouille la marque 1
 - Il enregistre la position, la note sur un papier
- ✚ Le mouilleur active la marque 1 sur le GPS
 - Il prend comme cap (Axe parcours - 70°)
 - Il ajuste le relèvement du GPS. Le point est derrière :
Axe parcours - 70° + 180° = Axe parcours + 110°
 - Il ajuste la distance
 - Il vérifie (compas et girouette)
 - Il mouille la marque 2
 - Il enregistre la position, la note sur un papier

- ✚ Le mouilleur reste prêt à intervenir en cas de nécessité, ou en cas de changement de parcours
- ✚ Le GPS n'est par contre pas très adapté pour mouiller une porte (petite distance et précision nécessaire importante). L'œil, le compas et la girouette semblent plus fonctionnels, le GPS donnant alors juste une idée de la distance...

Le GPS, en choisissant le mètre comme unité de mesure peut également donner une idée de la longueur de la ligne de départ.