



LE 2ème RAPPEL GENERAL

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

La sous-commission Formation Continue : Jean-Pierre GROSGOGAT, Claude VIDAL, Paul ROUSSANGE

Mai 94

E
D
I
T
O
R
I
A
L

"Vous venez de recevoir le "Rappel Général N°2.

Les échos perçus suite à la diffusion du numéro précédent, malgré quelques problèmes techniques de distribution en cours de résolution, nous conforte dans notre action.

En conséquence nous continuons !

Bien sûr tout n'est pas parfait et notre marge de progression est importante. A ce propos je vous rappelle que vous êtes tous concernés par cette marge, n'hésitez pas à nous contacter, tous les avis et participations à la vie du bulletin seront les bienvenus.

Le Président de la CCA
G. ARDILEY

NOTE DE LA REDACTION

Le but de "Rappel Général" est de coller à l'actualité et de vous transmettre des informations rapidement.

Le lancement du N°1 a rencontré quelques difficultés dues au travail de saisie du listing "arbitre régional", parfois au retard de transmission des listes par les CRA, et à l'absence de licence de quelques arbitres.

Grâce à la bonne volonté du secrétariat de la CCA presque tout est sur le disque. Néanmoins, si quelques uns ont été oubliés, alors qu'ils questionnent leur CRA.

LE COMPTE RENDU DE RÉGATE

Nous avons effectué une petite analyse des compte-rendus d'épreuve qui nous ont été transmis.

Nous avons reçu au total 142 CR, c'est encourageant mais encore trop peu ; de cette analyse nous avons retenu les éléments suivants :

- Globalement vous êtes "contents de votre sort" pour ce qui concerne les moyens matériels excepté pour les bateaux du jury (environ 30% de non satisfaits).

- Pas de problème non plus en ce qui concerne les moyens humains mis à part les problèmes de secrétariat de jury (15% de non satisfaits). A ce sujet, nous allons mettre en place une formation de "commissaire de régates" qui nous l'espérons couvrira ce besoin.

- Pas de difficulté majeure relative à l'organisation d'épreuve, vous êtes contents des concurrents, des autres arbitres (c'est heureux !!!) et de la restauration (80% de satisfaits).

Nous espérons que le nouveau CRR (Compte Rendu de Régate) mis en oeuvre cette année sera plus facile à remplir et vous incitera un peu plus à transmettre vos informations.

Nous avons besoin de vos avis dans tous les domaines de façon à pouvoir répondre à vos attentes et si nécessaire intervenir auprès des instances nationales et internationales (IYRU). N'oubliez pas que cette année les remboursements de frais seront conditionnés par l'envoi du CRR.

Bonne saison à tous.

Le Président de la CCA
G. ARDILEY

LE JURY D'APPEL : LES STATISTIQUES DE 1993

7 séances

dont 1 à Marseille

42 dossiers examinés

Provenance :

Habitables : 23 (+8/1992)

Dériveurs : 12 (+4)

P. à V. : 1 (=)

Quillards : 2 (=)

Catamarants : 0 (-2)

V. R. C. : 1 (=)

Décisions :

Fondés 5 (12,5%)

Rejetés 26

Refusés 5

Retirés 4

Présidents de C. R. :

4 internationaux

24 Nationaux

12 autres

Délais :

27 appels jugés 1ère session après dépôt (67,5%)

10 appels jugés 2ème session après dépôt (25%)

2 appels jugés 3ème session après dépôt

1 appel jugé 5ème session après dépôt

Le "Permanent Committee" de L'I. Y. R. U. a demandé au Racing Rule Comitee une action en vue de la simplification des règles. La première phase de travail a conduit à l'élaboration du texte ci-après relatif aux définitions et au Chapitre IV uniquement.

RÈGLES DE PRIORITE

SECTION A - REGLES DE BASE

1. Eviter les contacts : Tout voilier doit, si possible, essayer d'éviter un contact avec un autre voilier.

2. Voilier non encore en course : Un voilier qui n'est pas *en course* doit, si possible, essayer d'éviter d'interférer avec un autre voilier *en course*.

3. Voilier devenant prioritaire : Quand un voilier devient prioritaire, il doit, au début, laisser à l'autre voilier la *place* et le temps de *s'écarter*.

SECTION B - REGLES DE PRIORITE

4. Sur des bords opposés :

4.1 Quand des voiliers sont sur des bords opposés, le voilier *tribord amures* a la priorité et le voilier *babord amures* doit *se tenir à l'écart*.

4.2 Quand deux voiliers sur des bords opposés sont distants de moins de deux longueurs du bateau le plus long, le voilier *tribord amures* ne doit pas modifier sa route de façon à obliger le voilier *babord amures* à faire plus pour *s'écarter* qu'il n'aurait normalement été nécessaire. Cependant, un voilier qui vient de devenir *tribord amures* peut prendre sa route normale, à condition de laisser au voilier *babord amures* le temps de *s'écarter*.

5. Sur le même bord :

5.1 Quand des voiliers sur le même bord
(a) ne sont pas engagés, le voilier *en route libre devant* est prioritaire et le voilier *en route libre derrière* doit *se tenir à l'écart*.

(b) sont engagés, le voilier *sous le vent* est prioritaire et le voilier *au vent* doit *se tenir à l'écart*.

5.2 Quand un voilier *sous le vent* ou un voilier *en route libre devant* modifie sa route, il doit laisser à l'autre voilier le temps de *s'écarter*.

5.3 Si un voilier *au vent* doit modifier sa route pour *s'écarter* d'un voilier *sous le vent*, le voilier *sous le vent* ne doit pas naviguer au vent de sa route normale si une ligne imaginaire passant par le travers de son grand mât est derrière le grand mât du voilier *au vent*.

SECTION C - REGLES AUX MARQUES ET OBSTACLES ET AUTRES REGLES

Quand une règle de la section C s'applique, les règles de la section B ne s'appliquent pas.

6. Passage d'une marque ou d'un obstacle :

6.1 La règle 6 s'applique à une marque ou un obstacle que les voiliers doivent passer du même côté, mais pas à une marque de départ ou sa ligne de mouillage, ni à des voiliers sur des bords opposés sur un bord de remontée au vent.

6.2 VOILIERS ENGAGÉS

Depuis le moment où un voilier parmi deux ou plusieurs voiliers engagés, arrive à moins de deux longueurs d'une marque ou d'un obstacle, jusqu'au moment où le voilier intérieur ait laissé cette marque ou cet obstacle sur son arrière et soit sur sa route normale, les voiliers à l'extérieur doivent laisser aux voiliers à l'intérieur la place pour passer, et les bateaux à l'intérieur doivent passer dans cette place. Cependant, quand un voilier établit un engagement à l'intérieur, il n'a pas droit à de la place, sauf si à ce moment le voilier à l'extérieur a la possibilité de lui en donner.

6.3 VOILIERS NON ENGAGÉS

Depuis le moment où un voilier *en route libre devant* arrive à moins de deux longueurs d'une marque ou d'un obstacle jusqu'au moment où il laisse cette marque ou cet obstacle sur son arrière, un voilier *en route libre derrière* doit *se tenir à l'écart*, à condition que le voilier *en route libre devant* ne vire pas. S'il vire, la règle 4 s'applique à la place de la règle 6.

6.4 VOILIER VIRANT A UNE MARQUE AU VENT

Quand deux voiliers approchent d'une marque au vent sur des bords opposés et que l'un des d'eux vire à moins de deux longueurs de la marque, le voilier qui a viré

(a) ne peut prétendre à de la place s'il s'est engagé à l'intérieur de l'autre voilier

(b) doit donner de la place si l'autre voilier devient ainsi engagé à l'intérieur. Cette règle est une exception aux règles 6.2 et 6.3.

7. Virer pour éviter un obstacle : Sauf à une marque de départ ou à sa ligne de mouillage, quand un voilier au plus près a l'intention de virer pour éviter un obstacle, mais n'a pas la place de virer et d'éviter un voilier sur le même bord, il doit hélér "Place pour virer" ou une expression de même sens. Le voilier hélé doit immédiatement laisser de la place et le voilier qui a hélé doit immédiatement virer.

8. Effectuer une pénalité : Un voilier qui effectue une pénalité doit *se tenir à l'écart* d'un voilier qui n'effectue pas de pénalité.

9. Chaviré, échoué, mouillé, ou portant assis-tance : A moins d'être incapable de le faire, un voilier doit *s'écarter* d'un voilier chaviré ou

qui n'a pas repris le contrôle après avoir chaviré, ou est échoué, mouillé, ou en train d'aider un voilier ou une personne en danger.

DÉFINITIONS

Route libre derrière et route libre devant ; Engagement

Un voilier est *en route libre derrière* un autre voilier quand sa coque et son équipement en position normale sont derrière une ligne imaginaire passant par le travers du point le plus arrière de l'autre voilier. L'autre voilier est *en route libre devant*. Ils sont engagés quand aucun n'est *en route libre derrière* ou quand un voilier intermédiaire est engagé sur chacun des deux. Les termes *en route libre derrière*, *en route libre devant* et *engagement* s'appliquent à des voiliers sur des bords opposés seulement quand la règle 6 s'applique.

S'écarter

Un voilier *s'écarter* d'un autre quand cet autre voilier peut faire sa route sans risque de collision.

Sous le vent et au vent

Le côté *sous le vent* d'un voilier est celui où il porte sa grand voile. L'autre côté est le côté *au vent*.

Quand deux voiliers sur le même bord *s'engagent*, celui qui est du côté *sous le vent* de l'autre est le voilier *sous le vent*. L'autre est le voilier *au vent*.

Marque

Une *marque* est tout objet pour lequel les instructions de course exigent qu'il doit être d'un côté défini par les voiliers. Sa ligne de mouillage et tout objet attaché fortuitement ou temporairement à la marque n'en font pas partie.

Obstacle

Un *obstacle* est tout objet assez grand pour obliger un voilier s'en trouvant à moins d'une longueur, de modifier sensiblement sa route pour le passer, ou qui ne peut être passé en sécurité que d'un côté. Les instructions de course peuvent définir une zone comme un *obstacle*.

Route normale

La *route normale* d'un voilier est la route qu'il ferait *en naviguant à la voile* pour *finir* aussi vite que possible en l'absence des autres voiliers mentionnés dans la règle applicable. Un

voilier n'a pas de *route normale* avant son signal de départ.

En course

Un voilier est *en course* depuis son signal pré-paratoire jusqu'à ce qu'il ait *fini* et dégagé la ligne d'arrivée et ses *marques* ou qu'il ait abandonné ou que le Comité de Course ait signalé un *rappel général*, un *retard*, ou une *annulation*.

Place

La *place* est l'espace nécessaire à un voilier pour manoeuvrer en bon marin dans les conditions du moment, y compris l'espace pour virer ou empanner quand l'un ou l'autre est nécessaire.

Sur un bord, tribord amures ou babord amures

Un voilier est *sur le bord, tribord amures* ou *babord amures*, correspondant à son côté *au vent*. Quand il est face au vent, il est *sur son bord* le plus récent.

Effectuer une pénalité

Un voilier *effectue une pénalité* quand il navigue à la *voile* vers le côté pré-départ de la ligne de départ ou de ses prolongements après son signal de départ en vertu de la Règle 51.1(b) ou (c), ou quand il fait un tour comme décrit dans la Règle 52.2(a) ou dans l'Annexe B1, paragraphe 1.1.

Les définitions de *laisser porter*, *au plus près*, *empanner*, *lofer*, *mât par le travers* et *virer de bord* sont supprimées. Les autres définitions restent inchangées.

Ces nouvelles règles sont expérimentales et la F. F. V. précise que seules quelques courses sous le contrôle de la C. C. A. avec le support des C. R. A., des Ligues, des Clubs, et des Classes, pourront être courues.

La sous-commission "Règlement" a néanmoins tenu à vous informer, pour vous permettre de répondre aux demandes d'information des Clubs et des coureurs. Vos commentaires sont à adresser à la C. C. A. avant le 1er Juillet..

INSTRUCTION DE COURSE TYPE : RECOMMANDATIONS D'UTILISATION PAR B. BONNEAU ET

1.1. Règles applicables :

Les règlements fédéraux et des classements nationaux concernés :

Ces règlements édités dans les guides des différentes commissions (Der-Cata-PAV ...) régissent plus particulièrement des conditions d'admissibilité, de qualification, ou des principes d'organisation.

Il est à noter que ces règlements sont soumis, par leur place dans l'ordre des règles applicables, aux prescriptions de la F. F. V. et aux Instructions de Course.

Il s'agira donc de vérifier **au préalable** que les I. C., le programme, les parcours, et toute instruction particulière ne soient pas en contradiction avec les règlements des championnats fédéraux et des classements nationaux, dans les épreuves concernées, bien évidemment.

A contrario, ces règlements ne peuvent contrevenir aux RCIV, aux prescriptions fédérales et aux IC type.

3.2 Pointage : Le système de pointage reste une mesure de **sécurité**. Il est délicat à uniformiser car tenant compte des spécificités propres à chaque plan d'eau, à certains types de voiliers.

Edicter un système de pointage impose de le respecter rigoureusement, et de sanctionner tout manquement tel que prévu par la règle. Il faut veiller cependant à se donner tous les moyens d'information et de mise en oeuvre pratique pour les concurrents.

7. Pavillons de classe : Le sens du mot "classe" est étendu aux groupes de classes, aux catégories, en un mot à tout groupe de voiliers, pouvant être considéré comme une entité par le Comité de Course. Cette disposition tend à respecter la traduction du mot anglais "Class" tel qu'employé dans les RCIV, qui se distingue du sens usuel "Association de Classe".

9. Parcours : Il est rappelé que les parcours utilisés, souvent différents selon les supports, ne peuvent donner lieu à expérimentation sans concertation et accord préalables avec l'instance compétente territorialement (Ligue pour les épreuves régionales, FFV pour SIL, Nationales ou Internationales), tout en respectant les règlements des championnats fédéraux (guide) ou les règles de classe (coupes Nationales, championnats internationaux).

12.2. Rappel Général (Dériveurs et Cata) : Véritable serpent de mer, cette règle a été volontairement simplifiée pour laisser la plus grande liberté possible au Comité de Course. En effet, la RCIV 4.3(a) oblige à reporter les départs prévus après la classe rappelée, ce qui peut être gênant et provoquer de longues attentes.

La modification proposée dans les IC permet au Comité d'affaler le premier substitut quand il le souhaite ("délai raisonnable" sous-entend que le pavillon est resté hissé suffisamment longtemps pour être identifié par tous les concurrents rappelés). Ensuite, à son initiati-

ve, le Comité de Course peut soit renvoyer la classe rappelée, soit la classe suivante. Il n'a donc plus de délai à respecter entre l'affalée du premier substitut et l'envoi de la procédure suivante. La classe rappelée sait qu'elle partira sur une procédure de 6 minutes, dont le début sera signalé par son pavillon de classe.

13. Règle d'exception : Cette règle ne s'applique plus qu'à la dernière minute avant le départ. Il ne semble pas souhaitable de faire quitter la zone de course aux voiliers disqualifiés en vertu de cette règle sur un départ non rappelé, en affichant par exemple les numéros des voiliers concernés à la bouée au vent, en raison de la source d'erreurs possibles. Par contre, il est bien précisé que les voiliers concernés ne pourront "plus prendre part aux départs ultérieurs de la manche", soit dans le cas d'un rappel général ou d'une annulation.

15.2 : Cet article a été modifié en introduisant une notion de porte, ce qui signifie qu'une marque à laisser à bâbord peut, selon la position du bateau du Comité et selon la direction du bord suivant, être laissée à tribord.

16.2 Réduction de parcours :

Les commentaires de cet article paraîtront dans le N°3 du Rappel Général.

18. Réclamations et R. I. : Le terme souvent utilisé de "Comité de Réclamation" a été systématiquement remplacé par Jury, afin de respecter à la lettre la RCIV 1.4(c). (le cas usuel en France étant la séparation entre Comité de Course et Comité de Réclamation)

18.2 b : Le respect du délai de 30 minutes après l'heure limite de dépôt des réclamations laisse normalement au Jury le temps nécessaire tout en fixant l'heure à laquelle les concurrents doivent consulter le tableau.

Il faut par ailleurs noter que même si la RCIV 70.2 prolonge le délai du Comité jusqu'au lendemain de la course (jusqu'à 18 heures) pour notifier à un voilier qu'il est l'objet d'une réclamation, les IC demandent que les numéros ainsi concernés soient affichés dans le même délai (18.2), afin que les concurrents en soient avisés le plus tôt possible et pour éviter les difficultés de jugements différés.

Une transmission des numéros de voiliers à convoquer par radio ou par retour d'un bateau à terre doit permettre au Comité de Course de respecter ce délai.

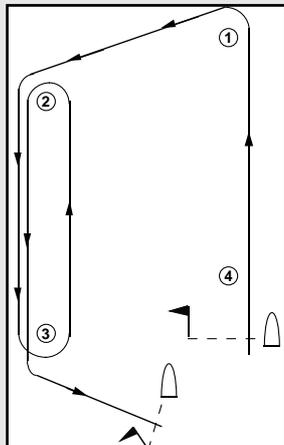
19.3. Cet article a été clarifié : pour départager une égalité, il faut prendre en compte toutes les manches, y compris celle(s) dont les points ont été retirés pour le classement général, pour l'application de la dernière partie de la règle.

19.4. Il est important de noter que la règle 70.1.(a) prévoit maintenant l'enregistrement d'un voilier "PMS" comme "DNF" ou "DNS". Il faudra donc préciser en annexe une pénalité spécifique sur certains types de course où "DNF" ou "DNS" seraient trop pénalisants.

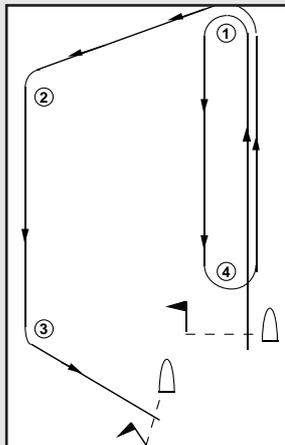
PARCOURS : NE PAS FAIRE N'INPORTE QUOI ?

Selon le parcours que vous prévoyez d'utiliser, rédigez **très clairement** vos instructions de course et leurs annexes. **Affichez des parcours très lisibles**. Les parcours de base trapèzes olympiques sont utilisables avec un système de poulies, ou avec des flottes modestes (30 max.) par départ. En cas de grande flotte, choisir plutôt le triangle classique, ou agrandir le trapèze.

PARCOURS DE BASE TRAPEZE OLYMPIQUE

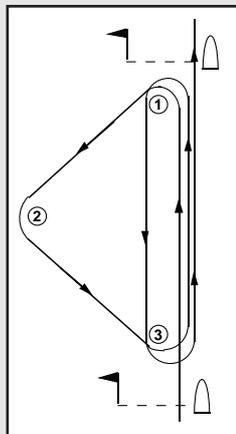


Boucle extérieure

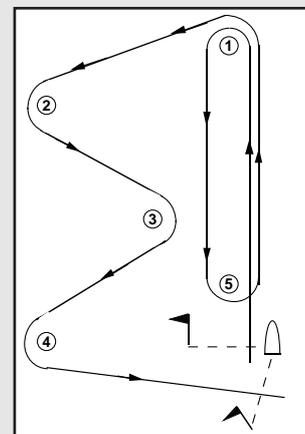


Boucle intérieure

PARCOURS OPTIONNELS



Triangle Classique



Parcours M Planches

Assurez vous de la cohérence des parcours avec le type de support, le niveau de pratique et les directives des guides du secteur.

DES STAGES-DES STAGES-DES STAGES-DES STAGES-DES STAGES-DES STAGES

STAGES NATIONAUX COMITE DE COURSE

DATES	LIEU	SUPPORT	Nb de PLACES	DATE LIMITE D'INSCRIPTION
11-17/07	C. V. Bordeaux	Nal Optimist	4	1er Juin
20-26/08	Port Barcares	Nal Europe	4	1er Juin
27/10-1/11	SN GRANDE MOTTE	FC 8	4	1er Octobre

STAGES NATIONAUX JUGE

27/10-1/11	SN Grande Motte	FC 8	4	1er Octobre
27/08-07/09	CN Aix les Bains	Chpt France	3	

STAGES NATIONAUX UMPIRE

DATES	LIEU	RESPONSABLE	EPREUVE
5-8/05	PORNICHET	G. BOSSE	Sélective Nale D2
28/05-4/06	SETE	P. DIEBOLT	Chpt France D1

STAGES PERFECTIONNEMENT

4-5/06	ENV	10 PLACES	Navigation Implantation parcours GPS
15-16/10	ENV	10 PLACES	Sécurité Météo
26-27/11	TOURS	10 PLACES	Classements et Différents Supports

Les candidatures retenues dans l'ordre d'arrivée devront être accompagnées d'un chèque de 150 F à l'ordre de la FFV
L'hébergement est pris en charge à 100% par la FFV
Remboursement des frais de déplacement tarif SNCF 2° Classe sur justificatif