



LE 20ème RAPPEL GENERAL

Le bulletin d'information des arbitres de la FFVoile *Novembre 2006*

Sommaire:

<i>Protection isothermique windsurf</i>	<i>D. Flamme</i>	<i>page 2</i>
<i>Question à la CCA</i>		<i>pages 3, 4</i>
<i>Le tapis vert se déplace</i>	<i>P. Gérodias, B. Cressent</i>	<i>pages 5, 6</i>
<i>Le courrier d'une bénévole</i>		<i>page 7</i>
<i>Le Comité de Course et son équipe</i>	<i>P. Lemaire</i>	<i>pages 7, 8</i>
<i>Qingdao: Test Event 2006</i>	<i>B. Bonneau</i>	<i>pages 9, 10</i>
<i>Un ambassadeur du CC en Chine</i>	<i>C. Gaumont</i>	<i>pages 11, 12</i>
<i>Les ateliers de la règle 42</i>	<i>G. Bossé</i>	<i>pages 13 à 15</i>
<i>Mesureur et jaugeur</i>	<i>J.L. Gauthier</i>	<i>page 16</i>
<i>Le windsurf existe...</i>	<i>A. Meyran</i>	<i>page 17</i>

Chargé de la rédaction : Roland GALLIOT



Les immeubles de Qingdao poussent plus vite que les voiliers.

Photo Lionel Cottin

PROTECTION ISO THERMIQUE WINDSURF

Par Didier FLAMME, CTN Windsurf

Afin de pouvoir définir le plus précisément possible la notion suivante : « **Le port de la combinaison iso thermique est obligatoire à partir de ...** », voici une synthèse des différents modèles de produits en sachant que les matériaux composants celles-ci ont évolués depuis les premières combinaisons. Ce document a été élaboré à partir de bases des données spécifiques et techniques des fabricants.

1 – Définitions

1.1 Modèles :

- **Intégrale**: vêtement à manches longues ou courtes couvrant l'ensemble du corps à l'exception des mains, des pieds et de la tête
- **Long John**: vêtement sans manche couvrant le haut du corps et les membres inférieurs jusqu'aux chevilles,

- **Short John**: vêtement sans manche couvrant le haut du corps et les membres inférieurs jusqu'aux genoux,
- **Shorty**: vêtement avec ou sans manches (courtes ou longues) couvrant le haut du corps jusqu'à mi-cuisses,
- **Short**: vêtement couvrant les jambes (cuisses) et les fessiers,

1.2 Tissus des vêtements de mer :

1.2.1 Tissus Isothermes : Néoprène, Polaire, Titanium

1.2.2 Tissus Non Isothermes: Coton, Acrylique, Nylon

Tous ces tissus peuvent être tissés en Jersey ou Stretch.

2 - Tableau d'utilisation

Rappel : Le port de la combinaison iso thermique est obligatoire si la T° de l'eau est inférieur à 18°C.

Pour chaque modèle et en fonction de la T° de l'eau (en °C), vous avez les différentes épaisseurs de combinaison.

Epaisseur :	Température Eau	MODELES								
		INTEGRALE			LONG JOHN		SHORT JOHN		SHORTY	
	HC	MI	MS	HC	MI	HC	MI	HC	MI	
La classification se fait en mm avec : HC pour le haut du corps (HC), - MI pour les membres inférieurs (MI), - MS pour les membres supérieurs (MS).	- de 12°	5	4	3						
	de 12° à 16°	5	4	3	5	3				
	de 16° à 19°	4	3	3	4	3				
	de 19° à 22°	3 et 3	3 2	3 2	3 et 3	3 et 2	3	3		
	de 22° à 25°						3 et 2	2	3 et 2	2 2
	+ de 25°						2	1	2	1

3 – Spécifications

3.1 - Aucune combinaison iso thermique, tous modèles confondus, n'est homologuée comme matériel d'aide à la flottaison. De ce fait, le port de la combinaison si nécessaire ne dispense pas du port du gilet.

3.2 - L'obligation du port de la combinaison implique que celle-ci doit être portée correctement et NON roulée jusqu'à la taille.

3.3 - Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que l'épaisseur et l'efficacité iso thermique du matériau sont suffisantes pour les conditions existantes.

LES QUESTIONS A LA CCA

VOUS AVEZ DIT « ORANGE » ??

Question : Le Comité de Course doit-il affaler le pavillon Orange à chaque fois qu'il modifie la ligne de départ ?

Réponse : Il peut, mais ce n'est en aucun cas une obligation décrite dans les IC ;

Préambule : la durée des procédures de départ s'est considérablement raccourcie dans la dernière décennie. Parallèlement, de plus en plus de bateaux assistance sont présents sur les plans d'eau. L'entraîneur (de l'Optimist aux classes olympiques) intervient entre les courses. Les concurrents peuvent avoir besoin de s'échauffer, de s'alimenter, de régler leur matériel etc.... Si une procédure débute, une minute après, les concurrents sont « en course » et n'ont donc plus le droit de recevoir d'aide extérieure. L'utilisation du pavillon Orange définie dans les IC type est destinée à prévenir les concurrents, et à leur laisser un peu de temps. Le choix du pavillon Orange par l'ISAF est destiné à harmoniser les lignes de départ et la procédure entre 2 courses.

1- L'utilisation du pavillon Orange doit être précisée dans les IC pour acquérir le rang de « Règle ».

Le pavillon Orange a 2 fonctions distinctes :

- Identifier le mât de visée (§ 11.2, définition de la ligne de départ de l'annexe L), c'était déjà le cas depuis longtemps, par une flamme, un pavillon ou le guidon du club ...

- Préciser une procédure destinée à attirer l'attention des concurrents si plusieurs courses sont programmées le même jour (§5.4 de l'annexe L)

2- Pour la première course du jour, les concurrents ont connaissance de l'heure prévue du premier signal d'avertissement.

Le pavillon Orange doit être envoyé au plus tard avec le signal préparatoire.

Si la course est retardée, elle reste la première course du jour, donc il n'y a pas d'exigence particulière

concernant le pavillon Orange. Les concurrents sont en attente de leur premier départ sous « Aperçu ».

Si pour diverses raisons, un long retard est signalé (30 minutes minimum ?), il pourrait être judicieux d'envoyer l'Orange 4 minutes au moins avant l'avertissement. C'est au Comité de Course d'apprécier si cette procédure non prévue peut aider les concurrents.

3- Pour les courses suivantes, le pavillon Orange doit être envoyé 4 minutes au moins avant le signal d'avertissement de la course ou séquence de courses pour attirer l'attention des concurrents. Si par la suite la procédure est retardée, ou si une procédure est donnée pour une autre série, il n'y a pas lieu d'attirer de nouveau l'attention des concurrents, puisqu'ils savent que le Comité prépare un départ.

Cette procédure en 4 minutes doit être répétée entre chaque séquence de course jusqu'à ce que le programme prévu soit réalisé, ou que les pavillons Ap/A; Ap/H; N/A; N/H aient été envoyés.

4- Les seules actions inadéquates que peut faire un Comité de Course sont l'oubli et le non respect de la durée d'envoi du pavillon Orange.

5- Toutes autres manipulations (affaler 4' après le départ, affaler l'Orange pour modifier la ligne, etc) ne sont pas des règles, sont facultatives, et peuvent seulement permettre au Comité de Course de rendre ses actions compréhensibles pour les concurrents.

6- La multiplication des mouvements de pavillons peut être source de confusion pour les concurrents.

En conclusion : « L'utilisation du pavillon Orange est strictement définie dans les § 5.4 et 11.2 de l'annexe L des RCV ». La directive CCA précise qu'il faut appliquer cette procédure entre 2 courses, quelle que soit la durée du retard. Enfin, rappelons nous que les manipulations inutiles de pavillons peuvent faire perdre du temps de course.

Un document explicitant les différents cas d'utilisation du pavillon Orange, préparé par la CRA Pays de Loire, est en cours de finalisation et sera mis en ligne sur le site internet, page Arbitrage, Rubrique « Aide aux arbitres ».

FAIR PLAY

Un membre du Comité de Protestation constate sur l'eau l'abordage d'une marque de parcours par un bateau qui ne répare pas sa faute. De retour au port, il rédige à ce sujet un rapport au Comité de Protestation. Ce membre et le bateau en question sont entendus lors de l'instruction.

Question : ce membre peut-il assister à la délibération du Comité de Protestation ? Dans cette hypothèse, le Comité de Protestation reste-t-il valablement constitué ? (J FOSTERUD)

Réponse :

1°) Un membre du Comité de Protestation (CP) qui n'a pas été considéré en début d'audition comme « Partie Intéressée » et qui a constaté un incident sur l'eau ayant fait l'objet d'un dépôt d'une protestation par le CP (règle 60.3(a)), n'est pas considéré comme une « Partie », il agit alors au nom de l'entité qu'est le CP et à ce titre, gardera tout au long de l'audition et de la décision son statut de membre du Comité de Protestation. Le Président du CP devra veiller à expliquer au représentant du bateau concerné que le membre du CP agit au titre du CP dans son entier. Par contre, le CP est soumis aux mêmes obligations : (61.1(b) et (c) obligations pour protester, 61.2 contenu d'une protestation et 61.3 temps limite pour protester).

2°) Un membre du Comité de Protestation qui apporte son témoignage est en droit de participer aux discussions et de rester pendant toute l'audition (RCV 63.3(a)).

Sauf cas exceptionnel où il apparaîtrait souhaitable que ce membre ne participe pas à la décision du cas jugé, un membre du CP devrait rester pour participer à la décision. Il est important que le CP et ses membres soient perçus comme une entité indépendante qui n'a rien à gagner ou à perdre dans une quelconque décision.

Par contre, bien évidemment, quand le membre du CP reste pendant la décision, il ne devra jamais apporter des faits nouveaux après le départ des parties .

OTE MOI D'UN DOUTE...

Trois bateaux (A,B et C) sont témoins qu'un quatrième (D) n'a pas contourné une marque de parcours prévue aux IC. Dès leur retour au port, tous trois informent le bateau (D) de leurs protestations pour cette raison.

Tous trois protestent par écrit et chaque bateau cite les deux autres comme témoins.

Lors de l'instruction des protestations, il ressort que deux bateaux n'ont pas prononcé : «je proteste», en conséquence de quoi leurs protestations sont jugées non recevables et pas instruites. Par contre le responsable du troisième bateau ayant prononcé «je proteste» envers le bateau (D), sa protestation est jugée recevable et instruite.

Cette protestation cite comme témoins les deux autres bateaux qui cette fois seront convoqués et entendus non pas en tant que protestataires - leurs protestations étant jugées non recevables - mais en tant que témoins. Lors de l'instruction, les parties sont entendues contradictoirement et les deux témoins cités par le protestataire individuellement.

Question :

Dans le cadre de la règle 61.1(a)(1) qui s'applique en l'occurrence, y a-t-il obligation pour un bateau protestataire d'employer le terme «je proteste» pour signifier à son retour à terre sa décision de protester ou simplement d'informer le bateau que son infraction alléguée va faire l'objet du dépôt d'une protestation écrite pour cette raison ? Il n'a pas besoin de hélér, c'est logique, cette règle dit simplement qu'il doit informer l'autre bateau ...

Sur l'eau on conçoit aisément que, dans le feu de l'action, le fait de hélér «je proteste» sans aucune explication suffit à informer mais, à terre, y a-t-il obligation d'utiliser l'expression «je proteste» ?

Réponse :

L'obligation de la règle 61.1(a) (1), pour le bateau ayant l'intention de protester et quand la protestation concerne un incident survenu dans la zone de course est:

- d'informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable, pourquoi pas à terre si c'est effectivement la première occasion raisonnable, c'est ce que devra apprécier le Comité de Protestation lors de l'examen de la recevabilité. (1)

Quant à l'appel «je proteste», la seule raison pour laquelle il n'est plus nécessaire dans la zone de course, c'est qu'il ne puisse être entendu (règle 61.1(a)(1)). A terre, cet appel n'a plus aucune raison d'être.

- et bien sur aussi d'arborer visiblement son pavillon rouge à la première occasion raisonnable également jusqu'à ce qu'il ne soit plus en course, et ceci uniquement si la longueur de la coque du bateau réclamant est égale ou supérieure à 6m.

(voir également l'Annexe M3.1 - Recommandations aux comités de réclamation »)

(1) une question-réponse de l'ISAF (05-003) traitait ce sujet et notamment quand la protestation concerne la manière d'effectuer le parcours (RCV 28.1). La réponse fournie en 2005 vient d'être inversée par le Racing Rules Committee de l'ISAF en novembre 2006.

<http://www.ffvoile.net/ffv/public/arbitrage1/aide/jugesQR05-003.pdf>

L'application de la règle 42 a déplacé les juges vers les plans d'eau. Cette présence entraîne des interrogations : l'arbitre doit-il intervenir pour les autres fautes ? Est il efficace ? Le coureur conserve-t-il ses responsabilités ou bien va-t-il jouer au gendarme et au voleur ?

Deux parisiens nous apportent quelques réponses qui, nous l'espérons, amèneront un débat dans nos colonnes

Le tapis vert se déplace...

Par Patrick GERODIAS, Juge National
et Benoît CRESSANT, CTR Ile de France

Le Principe de base inscrit au fronton des « Règles de Course à la Voile » est clair :

Sportivité et règles : les concurrents sont soumis à un ensemble de règles qu'ils sont censés suivre et respecter. Un principe fondamental de sportivité est que les concurrents qui enfreignent une règle effectueront rapidement une pénalité qui peut être l'abandon.

Mais dans la réalité, ce n'est pas aussi simple.

La réparation immédiate et spontanée d'une faute commise par le coureur est une des particularités de notre sport. L'adversaire, l'arbitre ou le concurrent lui-même sont à l'initiative de cette réparation.

Sur l'eau, l'arbitre, qui partage avec les concurrents les mêmes conditions de navigation, sera mieux à même de comprendre les situations et pourra prendre des décisions plus crédibles lors d'éventuelles instructions de protestation.

Alors la présence d'un arbitre sur l'eau incite-t-elle les concurrents à respecter les règles de course en exerçant un rôle dissuasif ?

Écoutons la remarque de l'entraîneur :

« J'observe une différence nette entre une régata avec et sans la présence d'un arbitre sur l'eau. On observe beaucoup moins de fautes, c'est sans doute dû à la peur du gendarme ! C'est pourquoi bon nombre d'entraîneurs souhaitent que les jurys viennent observer et/ou juger directement sur le terrain de jeu.

Bien évidemment, avec le grand nombre de concurrents, un arbitre ne peut pas tout voir sur le plan d'eau. Rien de grave à mes yeux, nous évitons déjà beaucoup de fautes s'il se trouve là où la densité de bateaux est la plus importante (départ, passages de bouée). »

Cette remarque largement partagée par les arbitres montre que leur présence sur l'eau incite le ou les protagonistes à régler l'incident.

Quant aux concurrents, il semble bien qu'ils souhaitent la présence de l'arbitre sur l'eau.

La proximité de l'arbitre incite les coureurs à régler l'incident. Chacun des acteurs y retrouve donc son compte : les règles sont mieux respectées.

Il faut sans doute améliorer l'efficacité de la présence du juge sur l'eau.

Plusieurs facteurs interviennent :

L'ARBITRE sur lequel pèsent quelques contraintes :

- Il doit avoir sur l'eau une présence active, se déplacer fréquemment et rapidement, aller vers les zones à problèmes.

- Il devra voir et être vu quelles que soient les conditions de navigation, ce qui implique des efforts physiques parfois soutenus.

- Grâce à une bonne connaissance des règles, les décisions seront prises à bon escient et sans ambiguïté.

- Quel que soit le niveau de compétition, l'arbitre se pose le problème de son rôle. Doit-il enregistrer les fautes et protester en conséquence ou doit-il noter les incidents en vue d'un éventuel témoignage ?

Le deuxième choix est semble-t-il le plus raisonnable mais pas forcément systématique. Il laisse en effet la possibilité au concurrent de protester et à l'arbitre de témoigner (la présence du « bateau jury » est souvent citée en référence par les coureurs lors d'une instruction).

- Ce choix pourra être orienté en fonction du nombre de coureurs, de la répétition des fautes ou de la gravité de certaines infractions.

- Par son action pédagogique, le juge doit être prêt, à la demande des concurrents ou des entraîneurs, à argumenter ses décisions sur l'eau, en s'efforçant de donner des explications d'autant plus précises qu'elles auront été clairement prises.

Le succès des commentaires de **Gérard Bossé** (voir article voisin) sur des séquences filmées au cours des Championnats de France Senior 2006, concernant le non respect de la règle 42, a prouvé l'intérêt de telles initiatives. Après la régata, il était proposé une présentation avec commentaires des fautes filmées sur l'eau avec leurs limites d'interprétation.

Confirmation pour certains, surprise pour d'autres, mais une forte demande s'est dégagée pour que de telles initiatives se reproduisent.

L'efficacité de l'arbitre dépendra non seulement des conditions de la régata, de son niveau, du matériel

nautique fourni par les organisateurs mais aussi du nombre d'arbitres.

Il n'est pas raisonnable d'exiger plusieurs arbitres sur l'eau pour des régates sélectives de Ligue mais il est exclu de ne pas avoir de juge sur l'eau.

Cette implication de l'arbitre devient donc indispensable et devrait être prévue très tôt dans la formation des arbitres et dans leur suivi.

Si la crédibilité de l'arbitre est un facteur améliorant le respect des règles, la connaissance de ces règles par les concurrents est aussi une condition nécessaire au bon déroulement de la régate.

LES CONCURRENTS

Trois cas de figure se présentent :

- Les coureurs ne connaissent pas toujours les règles ou ils les maîtrisent mal.

On retrouve cette situation dans les régates « Ecole de sport » où l'arbitre, qui est parfois un entraîneur, doit être sur l'eau pour expliquer les fautes en «live». L'efficacité de l'arbitrage dépend alors directement de ses dons d'enseignant.

Lors des régates de plus haut niveau, la méconnaissance des procédures à utiliser pour déposer une protestation ne facilite pas les choses.

Pourquoi ne pas proposer des règles et procédures simplifiées pour les débutants afin de faciliter le rôle des entraîneurs dans leur enseignement auprès des coureurs ? A ce sujet saluons la mise en application officielle des documents de «protestation» simplifiés destinés aux jeunes régatiers.

- Les concurrents connaissent plus ou moins les règles mais délibérément ne corrigent pas leur faute.

Parce que la faute n'est pas évidente et que le doute peut exister.

Parce que « pas vu pas pris ».

Parce que l'on espère toujours que « l'adversaire » ne connaît pas trop les règles et n'osera pas protester.

Parce que le dépôt d'une protestation relève de procédures contraignantes et longues. Il est certain que l'expérience d'une protestation non instruite parce que non recevable n'incite pas à recommencer.

L'information des coureurs sur les procédures quel que soit leur niveau est primordiale : arbitres et entraîneurs ont un important rôle à jouer.

Les arbitres qui interviennent dans les clubs devraient profiter de leur présence pour faire la pédagogie des instructions en dédramatisant les procédures.

- Les concurrents souhaitent naviguer sans être contraint de respecter les règles.

Les coureurs qui considèrent les régates comme des moments de loisir ou qui ne veulent pas rentrer trop tard chez eux ne protestent pas et reprochent aux arbitres la longueur des instructions.

Ceci explique sûrement l'absence quasi chronique de protestation et de reconnaissance d'infraction sur bon nombre de nos régates dominicales.

Il n'est pas facile de trouver une solution sur ces régates où les coureurs sont souvent des « anciens ».

EN RESUME

L'amélioration du nombre des fautes réparées sur l'eau dépend de plusieurs actions :

- Etre présent sur l'eau et inciter les arbitres à le faire le plus souvent possible quel que soit le niveau de la régate.
- Faire de la pédagogie avant, pendant et après, en particulier insister sur le fait que les concurrents peuvent et doivent protester entre eux sans l'intermédiaire d'un arbitre.
- Ne pas sanctionner à tout va.
- Essayer d'arbitrer avec des règles plus simples (à définir) et adaptées aux « débutants ».
- Juger plus rapidement les protestations.
- Informer et former les coureurs via les entraîneurs en participant, si besoin est, aux séances d'entraînement.
- Inclure des modules « règles de course » plus étoffés dans la formation des entraîneurs.
- Accepter et inciter les entraîneurs à assister aux instructions des protestations lors des régates de débutants.

L'arbitre devra donc plus souvent faire partager son savoir et son expérience avec les entraîneurs et coureurs.

Notre entraîneur nous confirme :

« L'apprentissage des règles du jeu de la régate nécessite une approche collective entre arbitres, coureurs et entraîneurs. C'est pourquoi je trouve bon toutes les opportunités offertes au cours d'une compétition de travailler collectivement : un arbitre doit pouvoir aller sur l'eau, un entraîneur doit pouvoir assister aux protestations de ses coureurs, etc... »

Les sports où l'on recense le moins grand nombre de fautes (rugby, basket-ball, volley-ball) sont ceux où l'ensemble de ses acteurs travaille de concert.

En Ile de France, l'idée de faire venir ponctuellement des jurys sur nos séquences d'entraînement est en cours de développement.

Je crois donc fermement à l'intérêt de la présence des juges sur l'eau. »

Tous ces problèmes se résolvent facilement sur les régates où le matériel nautique nécessaire est fourni aux juges, où le nombre d'arbitres est conséquent et où les coureurs sélectionnés connaissent mieux les règles.

C'est donc en amont de ces régates de haut niveau qu'il faut travailler même s'il existe le risque, difficile à éviter, de voir les coureurs ne plus protester entre eux, déléguant par facilité ce rôle au jury sur l'eau.

Nous recevons un courrier qui vient à point pour faire le lien avec l'article que Pierre Lemaire avait préparé voici plusieurs mois.

Par ailleurs, nous rappelons que le document " GUIDE DU COMMISSAIRE DE REGATE " figurera prochainement sur le site de la FFVoile. Nous espérons que ce texte, qui met en exergue le rôle des Commissaires, pourra améliorer la "reconnaissance" des bénévoles.

Courrier d'une bénévole

Monsieur le Président de la CCA

Depuis fort longtemps, je participe en tant que bénévole aux régates en tout genre (Match racing, régates promotionnelles, etc...). 20 ans déjà.

Nous sommes motivés, nous aimons notre sport et participer à la réussite de ces épreuves.

Le dilemme, c'est le comportement de certaines personnes vis-à-vis des bénévoles.

Quelle reconnaissance, quel respect ?

A savoir que certains régionaux, nationaux ou représentant de la Fédération Française de Voile « jouent » au grand manitou, super chef, coordinateur, et parfois se prennent pour Dieu ...

Connaissant un peu le système, la moindre faute fait le tour de la France, et pas toujours dans le positif, hélas! afin d'enfoncer le copain, voir les responsabilités de chacun.

Il est facile d'éliminer certaines compétences afin de mieux gérer des propres ambitions.

Les bénévoles ne sont pas dupes. Il est anormal de subir des pressions désagréables de certains présidents de comité de course qui pensent avoir la science infuse.

Nous sommes là pour le plaisir et celui des coureurs. Un peu de bon sens ! de convivialité, d'humilité. Y ajouter une dose de psychologie, que diable !

Nous formons une équipe, s'adapter en fonction des possibilités de chacun, écouter l'autre, répondre à ses attentes en se respectant sans commandement militaire.

Pour une meilleure reconnaissance des bénévoles, que les informations ne soient plus réservées aux régionaux, nationaux, qui, hélas, ne savent pas toujours communiquer, d'où carence d'information.

A part certains qui pratiquent une pédagogie efficace et sympathique, ce qui ne plaît pas à tout le monde.

A la veille d'une épreuve, une information des bénévoles, au cours d'une soirée agréable, prise en charge par les clubs (adhésion ?), encadrée par les arbitres régionaux ou nationaux serait la bienvenue et serait une excellente opportunité d'offrir une meilleure explication des nouvelles règles (pavillon orange), des échanges d'expériences, et l'occasion d'apprendre à mieux se connaître.

Donnez-nous envie de revenir, de nous investir, et suscitez des vocations.

Il serait sympathique de rappeler à travers le bulletin d'information des arbitres de la Fédération Française de Voile ainsi que de la CCA le rôle des bénévoles qui se font rares, et pour cause !!!

Merci de prendre le temps de lire ce courrier,

Sportivement vôtre.

Une bénévole parmi tant d'autres.

Le président du Comité de Course et son équipe

Par Pierre LEMAIRE, Comité de Course International

Par définition, un arbitre «Comité de Course National» est appelé à se déplacer pour gérer les épreuves que lui a confiées la Commission Centrale d'Arbitrage. A ce titre, il va forcément œuvrer dans un club organisateur qu'il ne connaît pas. Il va ainsi découvrir les structures du club, le plan d'eau, les possibilités matérielles, mais surtout les capacités de son équipe de comité de course.

S'il est vrai qu'un Comité, ce n'est pas un Président, mais une équipe au travail, il est néanmoins certain que c'est le Président qui sera jugé par les compétiteurs et les organisateurs sur la qualité de la régate.

Il n'existe pas de règle universelle pour garantir la meilleure efficacité. Elle dépend du tempérament, de l'autorité naturelle, de la psychologie et de l'expérience du Président, sachant que sa compétence technique, axiome premier, doit être sans faille. Examinons certaines règles de conduite qui peuvent faciliter la communication, voire éviter des catastrophes.

- Il est souhaitable de contacter le club bien avant la régate en vérifiant les Instructions de Course et la liste des Commissaires. Savoir que le club a déjà organisé un certain nombre de grosses épreuves peut rassurer, mais ce n'est pas forcément une garantie.

- Il est bon de prévoir un briefing comité où toutes les personnes impliquées seront obligatoirement présentes. Sans parler du contenu technique du briefing, abordons l'aspect psychologique. Deux pièges contradictoires sont à éviter :

- d'une part le Président fait trop confiance aux personnes qui pensent « savoir bien faire » et il omet de leur rappeler les principes essentiels et ses habitudes de travail. N'oublions pas que l'équipe a pu agir différemment avec d'autres Présidents et que cette nouvelle méthode de travail risque de les perturber.

- d'autre part, faire fi de leur propre expérience en leur réexpliquant l'ABC du métier qu'ils

connaissent parfaitement serait le meilleur moyen de les démotiver et les détourner d'initiatives heureuses qu'ils pourraient prendre naturellement. Il est donc important de communiquer avec chaque Commissaire afin d'essayer de connaître sa réelle expérience ou de combler d'éventuelles lacunes. Les directives précisées au briefing seront garantes de l'uniformité du travail d'équipe. Il faudra par ailleurs expliquer dans le détail la tâche des Commissaires débutants. Ceux-ci se montreront parfois fort compétents parce que volontaires et dépourvus de mauvaises habitudes. Il est bon de veiller à ce que chaque Commissaire conserve son poste durant toute la régate.

- Le briefing est le moment idéal pour connaître les prénoms de chacun et accepter le tutoiement.

Trois postes de Commissaire nécessitent une attention particulière : Mouilleur, Viseur et Commissaire d'arrivée.

Le Mouilleur doit comprendre l'importance de sa disponibilité. Il est souvent sur l'eau avant les autres même si les conditions météorologiques sont défavorables.

Le Viseur doit intégrer la méthode de travail du Président. Il aura fallu le cas échéant insister auprès de l'Organisateur pour nommer une personne compétente et expérimentée à ce poste. Le Viseur doit comprendre que le Président, dans un souci d'équité et en prenant en compte tous les éléments, pourra remettre en cause son propre jugement sur le départ. En aucune manière une telle décision ne pourra être contestée à la VHF.

Le Commissaire à l'arrivée ne peut se permettre de laisser des blancs sur la feuille de pointage de l'arrivée. Il convient donc d'imposer à l'Organisateur la mise en place d'une équipe compétente : cinq personnes sont indispensables sur une régate comportant de nombreux bateaux et des séries qui s'enchevêtrent. Si le Président arrive à gérer les départs successifs de façon

à éviter des arrivées groupées, le travail des Commissaires sera facilité.

- Autre point important : le Président doit annoncer clairement qu'il reste le patron du groupe. S'il vérifie tel pavillon sur la ligne d'arrivée ou le positionnement d'une marque, ce n'est pas par manque de confiance, mais c'est pour vérifier le bon déroulement de la course. Une des conditions de la réussite est la concentration de chacun.

- Le Président ne doit pas oublier également que d'autres personnes dans le club ont l'habitude de diriger l'équipe. Qu'il ménage donc les susceptibilités avec beaucoup de diplomatie.

- Il est certain qu'un des Commissaires du club connaît parfaitement la micro météo du plan d'eau ou le trafic de bateaux : son avis est souvent très précieux.

- Le débriefing de la première journée est important : le Président a pu vérifier les capacités et les compétences de chacun. C'est donc le moment de proposer une amélioration du système ou de féliciter ceux qui le méritent : l'équipe sera sûrement plus enthousiaste le lendemain.

- L'équipe du Comité de Course est au service des coureurs et non l'inverse.

- Un moment de convivialité réservé à l'équipe du comité de course sera toujours le bienvenu !

La réussite de ce collectif passe par la confiance et la communication. Le Président doit véritablement travailler à la cohésion de son groupe.

Déléguer tout en restant informé, éviter les conflits, rechercher l'excellence...tels seront les maîtres mots du Président...et si, le dernier jour, toute l'équipe vous demande si vous êtes libre l'année suivante, ne boudez pas votre plaisir !

Qingdao...Une nouvelle olympiade est en cours en Chine. Le premier "Test Event " a permis aux meilleurs coureurs mondiaux de découvrir le plan d'eau et leur nouveau matériel.

Le Rappel Général a demandé aux deux arbitres internationaux français participant à l'épreuve de nous communiquer leurs impressions de juge et de comité.

Qingdao - TEST EVENT 2006

Par Bernard BONNEAU, Juge International

Vingt et un juges issus de 17 pays constituaient le jury de ce premier Test Event de Qingdao, pendant la dernière quinzaine d'août.

But du jeu ?

[D'abord arbitrer l'épreuve](#) qui, même sans enjeu notable deux ans avant les Jeux Olympiques, reste une confrontation de haut niveau s'adressant à ce qui se fait de mieux au monde en matière de voile olympique. Et si possible arbitrer « à la manière des J.O. », c'est-à-dire selon des formats et des procédures identiques, que ce soit sur l'eau (pour la règle 42 - Propulsion) ou sur le tapis vert.

Le deuxième objectif est de [tester, en situation, le fonctionnement du jury](#) et les juges qui pourraient être appelés à le constituer. Ainsi, autour d'une ossature restreinte de juges ayant une solide expérience et plusieurs épreuves olympiques au compteur, on avait invité des candidats potentiels : plusieurs Asiatiques (10) et quelques jeunes remarquables pour leurs qualités. Ils ont ainsi subi une évaluation permanente au fil des rotations avec les « seniors » sur l'eau et dans les panels. Le Test Event 2007 permettra d'affiner l'évaluation qui doit aboutir à la liste définitive qui sera connue à l'assemblée annuelle de l'ISAF de novembre 2007.

Une des autres missions essentielles était de jeter les bases du fonctionnement du jury, notamment en formant l'équipe des volontaires et des NTO (National Technical Officers) qui seront appelés à en assurer le secrétariat et l'administration.

[Les cas à juger](#) ont été relativement peu nombreux. Rien d'étonnant à cela : l'enjeu reste relatif, les flottes sont modestes (seulement deux bateaux sélectionnables par pays, en plus des invités leaders "des ranking lists" de l'ISAF), et les bateaux jury sont nombreux sur l'eau. Les concurrents préfèrent donc généralement effectuer volontairement des pénalités sur l'eau en cas d'infraction plutôt que d'aller jouer sur le tapis vert et risquer de se constituer quelques inimitiés parmi quelques uns de leurs probables adversaires en 2008 pour la course aux médailles.

Seulement 4 ou 5 protestations entre bateaux pour des incidents relevant du chapitre 2, les demandes de réparation constituant le plat de résistance.

[La première](#), déposée par deux planchistes féminines, était consécutive à l'action d'un hélicoptère de presse, qui, curieux sans doute de découvrir le minois des protagonistes, a d'un effet de pales maladroit envoyé plusieurs de ces demoiselles goûter l'eau de la Mer Jaune. Deux d'entre elles, se sont retrouvées en salle de jury pour obtenir une réparation, qui leur a été accordée.

Rien d'extraordinaire dans cette décision dont la suite a été cependant plus riche d'enseignements : le lendemain après-midi, après les courses, deux autres concurrentes ont à leur tour déposé une demande de réparation pour le même incident. Au moment de l'instruction, le jury était avant tout désireux de savoir pourquoi leur demande avait été déposée plus de 24 heures après l'incident.

« - Erreur ! répondirent-elles, nous avons déposé notre demande moins d'une heure après avoir constaté sur le tableau d'affichage, au retour des courses, que nos deux concurrentes avaient été reclassées par une décision du jury. Hors, aux Jeux d'Athènes, pour un incident de même nature, les demandes de réparation avaient été rejetées et nous n'imaginions pas, hier, avoir la moindre chance. Mais nous avons nous aussi été lésées par l'hélico et souhaitons donc être reclassées comme nos adversaires. »

Après une rapide vérification ; il s'avérait qu'aux JO d'Athènes, un article des IC précisait qu'aucune réparation ne serait accordée en raison d'une action des bateaux ou hélicoptères de presse. Un tel article n'existait pas aux IC du test Event, et de plus, la règle 62.1(a), modifiée en 2001, ajoute maintenant l'autorité organisatrice aux auteurs « d'actions inadéquates » qui peuvent donner lieu à réparation.

Cependant, le fait que ces deux concurrentes aient découvert leurs nouveaux droits en consultant le tableau d'affichage n'apportait qu'une seule certitude au jury, celle de leur ignorance des règles.

Bien évidemment, l'ignorance des règles ne peut constituer « une bonne raison » pour prolonger le temps limite. Leur demande a donc été refusée.

[On peut s'autoriser un petit commentaire](#) relatif à la règle 64.2 que certains d'entre vous n'auront pas manqué d'évoquer en pensant que le jury a peut-être commis une erreur. En effet, la première phrase de cette règle, relative aux décisions de réparation, dit que « quand le comité de protestation décide qu'un bateau a droit à réparation selon la règle 62, il doit prendre un arrangement aussi équitable que possible pour tous les bateaux affectés, qu'ils aient demandé réparation ou non. » Alors, me direz-vous, ces deux planchistes ont été « affectées », et l'arrangement pris n'est pas équitable pour elles : on aurait dû leur accorder réparation même si elles ne l'avaient pas demandée, puisque la règle dit « qu'ils aient demandé réparation ou non ».

Il s'agit là d'une erreur commune de lecture de la règle 64.2 qui traite de la décision uniquement, et le mot « affecté » se rapporte à l'arrangement pris par le jury, pas à l'incident qui a valu réparation.

Ceci signifie qu'en prenant un arrangement de reclassement, d'ajustement ou de maintien des points, ou d'annulation d'une course, le jury doit s'assurer que sa décision est équitable pour tout le monde, y compris pour ceux qui n'ont rien demandé.

En ne demandant pas réparation dans les délais prescrits alors qu'aucune raison valable ne les en empêchait, les concurrentes ont épuisé leur recours pour demander réparation et acceptent ainsi, de fait, leur place d'arrivée.

La règle 64.2 ne signifie pas que le jury doive se substituer aux concurrents pour réclamer une réparation quand ces derniers ne l'ont pas fait alors qu'ils en avaient la possibilité.

La deuxième situation intéressante de réparation montre très clairement la conséquence de cette mauvaise utilisation de la règle 64.2.

Le plan d'eau de Qingdao se caractérise par de forts courants, des vents instables plutôt faibles, et une brume aussi fréquente qu'épaisse qui peut d'un coup ramener l'horizon à quelques centaines de mètres.

Ce jour là, la flotte des 470 a eu droit à tout le catalogue : courant, vent évanescent et chape de brume. Alors que les bateaux s'empilaient autour de la porte sous le vent de la boucle extérieure du trapèze, le comité de course, allez savoir pourquoi, décide d'effectuer un changement de parcours légèrement sur la droite en allongeant le bord de près.

La tête de la flotte tire à droite, avec une brume telle qu'on ne peut distinguer la bouée au vent. Approximativement à mi-bord, ils commencent à distinguer une marque au vent, qui semble bien à droite de la position présumée. Ils scrutent vainement l'horizon pour trouver une autre bouée (il faut préciser que les bouées de changement de parcours étaient les mêmes que les bouées de parcours) en bonne position. Finalement, ils se dirigent vers la seule bouée visible, pensant qu'elle a peut-être été mal mouillée (ce qui s'était déjà produit lors de la course précédente). Alors qu'ils en sont très près, ils découvrent largement sur leur gauche qu'un bateau du comité a mouillé une bouée que leurs adversaires partis à gauche s'apprêtent à contourner. Ils réalisent qu'ils se dirigeaient sur la bouée au vent de la boucle intérieure et reviennent donc sur leurs pas.

Le premier à avoir passé la porte sous le vent est pointé en trentième position à la marque au vent...

Bien évidemment, le soir, ce sont 9 bateaux qui viennent demander réparation. Le panel s'efforce d'établir en une longue instruction collective si l'action du comité de course était inadéquate. Après quasiment trois heures de témoignages contradictoires, il est décidé de poursuivre l'instruction le lendemain matin, en appelant un jaugeur présent sur l'eau qui aurait déclaré à un concurrent avoir « tout vu ».

Finalement, il est établi que la bouée n'a été mise en place que lorsque les leaders étaient à mi-bord, et que ces derniers avaient subi un préjudice notable sans faute de leur part, par une action erronée du comité de course. Cette opinion est renforcée par l'étude des passages aux marques, faisant apparaître des changements de position spectaculaires sans grandes variations du vent.

La décision du panel tombe enfin : la course est annulée.

Surpris, je demande des explications au président du panel qui justifie la décision par le fait que les passages aux marques montrent que la course n'était plus équitable...

J'ai simplement demandé au panel de se tenir prêt, au retour des courses du jour, pour les demandes de réparation qui n'allaient pas manquer d'affluer, ce qui fut bien sûr le cas.

5 bateaux demandaient réparation, avec de nombreux témoins, pour prouver que la course avait été une régates jusqu'au bout, malgré cette erreur du comité de course, avançant même que certains des bateaux prétendument lésés ne l'étaient peut-être pas tant que ça.

Et de repartir pour une séance prolongée d'auditions, de recueil de témoignages, pour conclure finalement, et bien tard, que le jury avait commis une erreur en annulant la course.

Le panel rétablira le classement de la course, et octroiera à 7 bateaux, sur les 9 demandeurs initiaux, la moyenne de leurs scores sur la course en question.

Pourquoi seulement 7 sur 9 ? Car il s'avérera que deux d'entre eux n'avaient pas perdu de places entre la porte sous le vent et la bouée au vent, et qu'ils n'avaient donc pas subi de préjudice.

Le bilan de ce cas s'est traduit par près de sept heures d'instruction, alourdies par le temps de traduction en Russe et en Espagnol pour deux concurrents en délicatesse avec l'Anglais, de longues attentes des concurrents et un classement remanié à plusieurs reprises.

On ne peut blâmer le panel, qui a soigneusement reçu et étudié tous les témoignages et qui a tenté d'être aussi parfait que possible dans sa décision. Il s'est cependant laissé aller, en annulant la course, à une mauvaise interprétation de la règle en étendant la prétendue réparation à des bateaux qui n'avaient rien demandé et qui bien évidemment ont immédiatement réagi. L'anecdote montre aussi que l'annulation de la course doit rester une mesure d'exception, utilisable seulement quand il est évident que les résultats ont été grossièrement faussés pour toute la flotte et qu'aucune mesure dite « équitable » ne sera satisfaisante.

La difficulté d'une décision de réparation est assez bien résumée dans la 64.2 : l'arrangement doit être « aussi équitable que possible... ». Le corollaire pourrait être «il n'est jamais parfait ».

Rappelons nous donc quelques principes simples :

1. **Un bateau qui veut une réparation doit le demander.**
2. **Un bateau qui n'a rien demandé accepte sa place.**
3. **Pour donner suite à une demande de réparation, trois conditions doivent être réunies :**
 - a. **Que les faits établissent que l'un des motifs donnés à la règle 62.1 sont applicables**
 - b. **Qu'il n'y ait pas de faute de la part des bateaux demandeurs**
 - c. **Que les bateaux demandeurs aient subi un préjudice.**

Un ambassadeur du CC en Chine

Par Christophe GAUMONT, Comité de Course International

J'ai eu la chance de faire partie des « ITO », alias International Technical Officers, une équipe de 20 Comités de Course Internationaux de 18 nationalités différentes, envoyée par l'ISAF pour participer avec les Chinois à l'organisation du Test Event 2006.

Cette équipe était composée en majorité d'anglo-saxons et d'européens, le but étant de superposer une organisation ISAF au Comité de Course local.

Le fonctionnement d'une telle organisation bicéphale n'a pas été simple, et a donné lieu à des négociations fréquentes entre les délégués de l'ISAF et le Comité d'Organisation. Cet aspect des choses s'est parfois ressenti sur l'eau.

Ainsi, sur chaque zone de course, il y avait un Président de Comité de Course, un Adjoint (fonction que j'ai assumée durant toute la régates), et un ITO sur chaque bateau, aux différentes marques et sur la ligne d'arrivée.

C'est dans ce contexte que j'ai débarqué à Qingdao, charmante petite bourgade de bord de mer de 8,2 millions d'habitants, située à 600km à l'Est de Pékin, sur les rives de la mer Jaune.

J'ai vraiment eu l'impression d'atterrir dans un autre monde. En tout cas un monde à une échelle différente de la nôtre...Que ce soit notre hôtel de 29 étages, qui paraissait petit par rapport aux tours avoisinantes ou les moyens nautiques flambant neufs prévus pour l'organisation sur l'eau, tout me

paraissait surdimensionné. Le faste du feu d'artifice mis en musique de la cérémonie d'ouverture, qui a duré certainement plus longtemps que tous ceux que j'ai vu depuis 10 ans mis bout à bout, n'avait rien de comparable avec celui de la presqu'île de Quiberon en Novembre...

Je n'ose même pas parler de la langue. Ecrire un mot relève des arts plastiques...et même les chiffres sont en idéogrammes, ce qui supprime tout repère. J'ai souvent pensé à l'expression « avoir l'impression de parler chinois »

La première surprise vient de l'état de préparation des infrastructures

A deux ans du début officiel des épreuves, tout semble quasiment prêt ! Rien à voir avec le chantier naval désert que l'on peut voir sur Google Earth : une marina toute neuve a poussé, les immeubles sont pour certains déjà opérationnels, pour d'autres encore en cours de finition. Le nombre de semi rigides et de vedettes neufs est impressionnant, et encore, la 5ème zone de course n'était pas créée. Bref, côté logistique et infrastructure, les moyens sont là. Ce Test Event était le premier essai grandeur nature, tous sports confondus. Inutile de dire que les visiteurs, observateurs, experts et autres conseillers furent nombreux à venir se rendre compte.

Sur l'eau, un autre monde également

La régates sans compétiteurs qui a précédé la régates « officielle » d'entraînement ne fut pas superflue ! La culture marine et nautique n'est pas aussi développée que dans nos régions. Ce qui a amené une série de situations « catastrophe » à répétition, allant des marques qui chassent, aux portes qui se ferment toutes seules avec le courant, aux confusions entre relèvement et cap sur le GPS. La mise en place fut parfois aussi laborieuse que nos manœuvres d'accostage furent hasardeuses. J'ai souvent remercié celui qui a équipé tous les bateaux des protections d'hélice pour écarter les bouts. Heureusement, tout le monde a progressé à grande vitesse, permettant de réduire l'écart entre les exigences d'une telle régates et la réalité.

Des exigences annoncées

En mars 2006, l'ISAF a réuni 80 IRO (international Race Officers, ou Comité de Course Internationaux) à Southampton en séminaire, avec pour thème central : la régates olympique de 2008, organisation déclinée selon 3 objectifs :

QUALITE, CONSTANCE et EQUITE.

A l'issue de ce séminaire, un guide des bonnes pratiques (nommé Race Management Policies) a été publié (et disponible en français, dans la rubrique « aide aux arbitres » du site FFVoile, à l'adresse suivante :

http://www.ffvoile.net/ffv/public/arbitrage1/aide/conduites_courses_ISAF.pdf

C'est donc ce guide qui a été remis à tous les arbitres, ainsi qu'aux responsables d'équipes, pour annoncer de façon transparente ce qu'allait faire le Comité de Course sur l'eau.

Le souci de rendre constants les temps de courses ainsi que les distances se traduit par une table, à disposition de tous les acteurs de la régata (par exemple, il faut multiplier par 1,25 la longueur de tous les 49er mis bout à bout pour obtenir la longueur de la ligne de départ, le coefficient multiplicateur est de 1,3 pour les 470, etc.). Bref, il faut rationaliser l'environnement ! La mise en place de ces exigences est rendue accessible grâce au GPS, instrument qui réduit l'incertitude quand il est bien utilisé (sauf pendant les Medal Race où les faisceaux de diffusion TV ont brouillé la réception...).

Une électronique encore balbutiante

Ce fameux GPS est utilisé pour mouiller les marques, les portes, et les lignes de départ. Il nous a été annoncé que nous aurions un GPS portable à disposition, ce qui fut le cas au bout de 2 jours. Mais les GPS chinois sont en chinois, et il est difficile de passer à la version anglaise. Il faut trouver «langage», «anglais», et «enter»..... en caractères locaux, mais quoiqu'on fasse, les touches, elles, restent en chinois. Mais avec un peu d'entraînement, (et de pression), c'est possible. Reste ensuite à convertir les pieds en mètres pour avoir une idée de la longueur de la ligne de départ.

Mais à part le GPS, je n'ai pas vu trace d'équipements électroniques dernier cri, comme je m'y attendais. Je ne parle même pas d'ordinateur, de logiciels, de faisceaux laser, de diaboliques détecteurs d'OCS, et autres gadgets du Comité de Course du 22ème siècle, mais simplement de girouette électronique avec un

écran...Il paraît que ce sera pour l'année prochaine...

En attendant, le vent est relevé avec un compas Plastimo et une girouette chinoise, à savoir une baguette (celles utilisées dans les restaurants) équipée d'un brin de laine...

Des conditions climatiques particulières

Le plan d'eau est caractérisé par des brises légères, un courant assez fort (jusqu'à 1,7 nœuds sur ma zone), de la houle, et une visibilité qui peut devenir franchement médiocre.

Le rapport entre la force du vent assez faible et la force du courant assez fort crée de grands écarts entre le vent mesuré au mouillage et le vent apparent courant.

Tous les relevés de vent nécessaires pour choisir l'orientation des parcours ont donc toujours été pris à partir d'un bateau qui dérive.

En tant que Comité de Course Adjoint, j'étais chargé de mouiller et de viser les lignes de départ. Une sinécure quand le courant est aussi fort ! Avec du vent faible, j'ai souvent mouillé vent arrière, en fonction de l'orientation du vent par rapport au courant, le fait de filer du mouillage changeait parfois la longueur de la ligne, pas toujours l'orientation.

Au moment des renverses, la seule solution était de mouiller 2 ancres, avant arrière, en espérant que le vent ne bascule pas trop...L'expérience acquise en Bretagne m'a permis de trouver des solutions.

Enfin, les prévisions météorologiques doivent se perfectionner. De gros écarts ont été observés entre les prévisions et la réalité avec des vents faibles, du thermique, des montagnes assez hautes qui semblent perturber les modèles locaux. Mais les prévisions avaient bien annoncé une journée à 20 nœuds, idéale pour tester le matériel, la tenue des mouillages, et... celle des estomacs.

Des parcours et des procédures classiques

Les règles de course à la voile sont appliquées strictement, ainsi que les «Race Management policies» de l'ISAF.

Les parcours sont de type trapèze, avec un angle pour le bord de largue de 110° pour les bateaux sans spi, et de 120° pour les bateaux avec spi. La première flotte part toujours sur la boucle extérieure.

La seconde flotte part sur la boucle intérieure, et souvent pour un parcours banane avec plusieurs tours et une ligne d'arrivée sur la ligne de départ (raccourcie bien sur). Cette procédure permet de gérer 2 bananes parallèles et facilite les changements de parcours.

La procédure du « Pavillon V » (destinée à informer les compétiteurs qu'ils sont du côté parcours dans les 2 minutes avant le départ) a été abandonnée le soir de la première course, condamnée pour inutilité et risque de confusion.

Enfin, le « Pavillon Orange » a été utilisé pour matérialiser les extrémités des lignes de départ et d'arrivée. Son envoi s'est fait par application stricte de l'article 5.4 de l'annexe L des RCV 2005-2008...

Cette régata, sans enjeu sportif encore très important, a permis de tester en situation réelle les moyens techniques et humains prévus pour les jeux de Pékin.

Après quelques tâtonnements, et quelques « incompréhensions culturelles », l'organisation a réellement progressé, et l'utilité de « tester » ce type de régata a été réellement démontrée.

Rendez vous pour le Test Event 2007

Les ateliers de la règle 42

Action de la CCA aux Championnats de France senior 2006

Par Gérard BOSSE, juge et umpire international

Cette action a été mise en place dans la continuité de ce qui est organisé par l'ISAF sur le plan international et sur les grandes épreuves du circuit mondial olympique. De plus en France, il a été constaté que le jugement de la règle 42 est organisé de manière très hétérogène et que les coureurs, les juges, et entraîneurs manquent souvent de repères et de références.

Cette organisation réunissait Gérard Bossé, Corinne Aulnette, Lionel Cottin à partir d'une commande du Président de la CCA Christian Peyras.

Les Ateliers de la règle 42 ont été organisés sur les deux sites du Championnat de France Senior (organisation : Gérard Bossé, Corinne Aulnette), tout d'abord à Maubuisson (Pyramide) le mercredi 24 mai 2006, (6 coureurs, 12 juges nationaux, 30 autres personnes (officiels, comité de course...))

Présentation générale des objectifs de l'action, des principes, de la mise en place d'échanges entre les juges et les concurrents pour essayer d'uniformiser le plus possible les décisions, pour faire connaître et expliquer les interprétations de l'ISAF.

Le jeudi 25 mai, Lionel Cottin est arrivé avec le matériel vidéo et un semi-rigide mis à disposition par le Pôle France de Marseille. Cette première journée s'est déroulée à la salle des fêtes d'Hourtin avec support vidéo des séries Laser et Europe.

L'atelier RCV 42 était commenté par Gérard Bossé un peu avant et après la cérémonie d'ouverture à partir d'images filmées du jour par Lionel (conditions vent 10-18 nœuds).

Les conditions matérielles dans la salle des fêtes d'Hourtin (environnement, bruit, plusieurs centaines de personnes) n'ont pas permis un échange dans de bonnes conditions, mais grâce à un micro portatif en fin de séance les commentaires se sont améliorés.

Par contre cela a constitué une excellente introduction pour cette action et pour nos présences sur les deux sites

Le vendredi 26 mai à Maubuisson, la présentation a été suivie principalement des Finn, mais aussi d'autres séries (470, catamarans, quillards) qui n'ont pas posé de problème réel dans les conditions de vent du jour (4-8 nœuds).

Lors du débriefing des images dans la salle principale du Club (CVB), une vingtaine de Finn étaient présents avec un premier accueil plutôt négatif. Mais très vite, une dynamique d'échange s'est mise en place autour des images de la journée avec l'observation filmée des actions des coureurs et des infractions. Pendant plus de deux heures nous avons présenté ces images avec un public qui changeait régulièrement (d'autres coureurs, de différentes séries 470 compris et passages des juges qui ont jugés sur l'eau la règle 42).



Le dialogue et les échanges qui se sont instaurés à partir de ce moment ont été très riches et très positifs : plusieurs Finnistes sont revenus débattre avec les juges de l'épreuve, le jour même et le lendemain !

Le débriefing avec l'ensemble des juges de Maubuisson le lendemain matin, (deux juges avaient, la veille, jugé à partir du bateau où nous filmions) a été l'occasion de pouvoir faire un point général autour d'une feuille d'auto évaluation et de préciser les points importants à prendre en compte dans l'organisation du jugement de la règle 42 sur une grande épreuve. Là encore, grâce à la disponibilité des juges et à leur qualité d'investissement, les échanges ont été très positifs. L'expérience est à renouveler.

Le samedi 27mai à Hourtin était un jour sans vent le matin, ce qui a permis de faire une séance dans la salle du club house, avec les images de la veille (Finn) et du premier jour à Hourtin (Laser, Europe). Là aussi concurrents, entraîneurs et juges ont rapidement entamé des discussions très positives.

Les trois courses de la journée ont offert la possibilité de filmer un certain nombre d'actions observées sur l'eau à partir de notre bateau, les juges étant cette fois dans des bateaux séparés.

Un débriefing qui suivit a réuni peu de concurrents, sans doute à cause d'une longue journée et des priorités sur la restauration et le repos...



Lionel et Gérard ont trié les images et monté une ébauche de document qui pourra être envoyé aux personnes intéressées. Bien entendu il ne peut, en si peu de temps, être complet et couvrir toutes les parties de la règle 42 et des interprétations de l'ISAF, mais il aura le mérite de présenter des situations réelles sur d'excellentes images. Un véritable outil pour tous, juges, coureurs, entraîneurs qui pourront commenter ensemble et discuter ces situations.

En conclusion :

Je remercie Lionel Cottin pour sa disponibilité et son professionnalisme, avec lequel il a été très facile de travailler. Il a tout de suite compris l'objectif du projet. Ses très belles images techniques ont tout de suite été parfaitement adaptées au but recherché.

Je remercie également les clubs Cercle de la Voile de Bordeaux Lac et Cercle de la Voile Hourtin Médoc, sans qui ces ateliers n'auraient pu avoir lieu. Corinne Aulnette a également beaucoup travaillé en amont pour produire l'ensemble des documents nécessaires au bon déroulement de cette action.

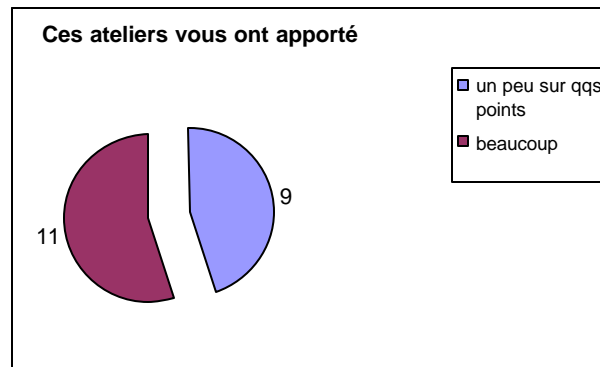
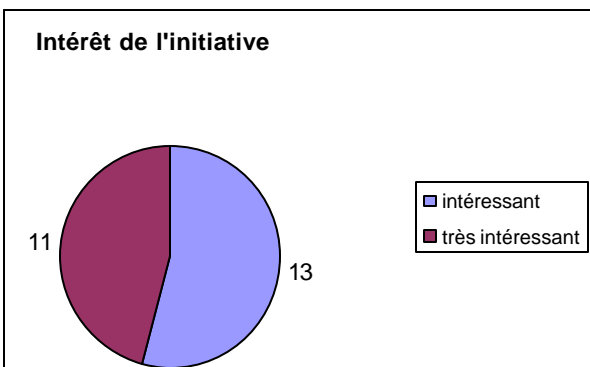
Les conditions matérielles n'étaient pas idéales, en raison de l'éloignement des deux sites (près de 45 minutes en voiture, 20 minutes en bateau à moteur) et nous devions à la fois nous déplacer avec le semi-rigide et transporter un matériel fragile par voiture. Cela a entraîné un éparpillement de nos actions et un manque de suivi sur chaque site. Les salles d'accueil étaient souvent très lumineuses et rendaient les projections difficiles, les lieux de projection bruyants, une sonorisation s'est rapidement avérée être un outil indispensable et a été très appréciée quand elle a pu être utilisée.

C'était l'occasion, pour la plupart des juges, de rentrer dans le domaine de l'arbitrage direct sur l'eau avec toutes ses richesses, ses confrontations et ses remises en question. Expliquer ce que l'on a vu sur l'eau et pourquoi l'on a protesté est un acte d'échange réel avec les concurrents, qui peut être parfois délicat, qui doit se dérouler en toute sérénité et de préférence le plus informellement possible afin de favoriser ces échanges. La qualité de la relation en dépend. Accepter que chacun ait pu avoir une vision différente est un principe de base. Le rôle du juge est d'expliquer ce qu'il a vu sur l'eau, dans quelles conditions, quelles étaient les actions du concurrent et de justifier son action au travers des règles qu'il a appliqué à ce moment. Il faut être éventuellement capable de se remettre en question ce qui est d'ailleurs un des actes les plus élaborés pour un officiel et qui ne pourra engendrer que le respect.

J'ai pu constater un début de mise en place d'échanges informels entre les concurrents et les juges et cela me paraît très positif.

Le sujet en lui-même (les règles de propulsion) est important et le message transmis lors de ces Championnats de France me semble assez fort, il devra être poursuivi aux différents niveaux et différentes catégories d'ages pour atteindre toute sa signification.

Pour compléter ce bilan, il a été demandé a posteriori un retour des acteurs principaux (coureurs, entraîneurs, juges) sur les actions autour de la RCV 42 menées au cours ce Championnat de France Senior. 12 arbitres et 27 coureurs ont répondu au questionnaire :



Les principaux commentaires ont été positifs. Les coureurs nous ont dit que cette expérience leur avait permis de :

- Comprendre que les règles n'ont pas pour unique but de pénaliser mais aussi de faire en sorte que les résultats des courses correspondent à la juste valeur des équipages
- Souligner la vision des juges
- Aider les coureurs à se situer par rapport à la règle 42
- Faire que les arbitres soient plus proches des coureurs

Ils ont exprimé le souhait de renouveler ces actions sur des épreuves destinées aux jeunes coureurs et d'étendre ces actions aux principales règles de course.

Récapitulatif sur 5 épreuves 2006 où l'annexe P s'appliquait : SOF, France Senior, France Espoir, France Minime, National Optimist

INFRACTION	Règle enfreinte	nombre protestations sur l'eau
Pomper	42.2(a)	105
Balancer par mouvement du corps	42.2(b)	50
Balancer par réglage répété des voiles	42.2(b)(2)	16
Balancer par action sur la barre	42.2(b)(3)	0
Saccader	42.2.c	9
Godiller	42.2(d)	33
Virements ou empannages répétés	42.2.e	5
RCV 42.1	42.1	1

Nombre total de protestations sur l'eau

219

Pour environ 1500 bateaux ayant disputés en moyenne 7 courses.

Rôle du Jaugeur et du Mesureur

Par Jean Luc GAUTHIER, Mesureur International

Il y a souvent confusion entre les rôles de Mesureur et de Jaugeur ... pourtant ils sont bien différents.

Pour courir, les concurrents doivent avoir un matériel mesuré, soit pour définir un rating, soit pour s'assurer de sa conformité aux règles de Classe dans les séries monotypes organisées en classe.

Celui qui mesure et certifie que le matériel est conforme, c'est le **Mesureur**. La certification se matérialise par une marque de certification (tampon ou timbre) qui généralement se situe au point d'amure pour les voiles. Sur cette marque, nous trouvons au minimum la date, le nom et la signature du Mesureur.

Sur une épreuve, le concurrent doit utiliser le matériel conforme à son rating ou à ses règles de Classe. C'est le **Jaugeur** qui, comme arbitre, vérifie que le matériel utilisé est bien certifié et qu'il est utilisé conformément aux règles de Classe et de course. Il peut aussi effectuer des mesures de vérification soit de sa propre initiative, soit à la demande du Comité de Course soit à la demande du Comité de Protestation ou encore à la demande d'un concurrent. qui à un doute sur une caractéristique suite à une usure ou après une réparation.

Sur certaines épreuves avec peu de concurrents, il arrive que la même personne assure le rôle de mesureur avant le début de l'épreuve et le rôle de jaugeur pendant l'épreuve. Cela ne peut être qu'une mesure occasionnelle car le temps nécessaire pour certifier un matériel est généralement long et donc incompatible avec le temps imparti au contrôle.

D'autre part, il y a conflit d'intérêt entre le Mesureur et le Jaugeur en particulier dans le cas où il y aurait une erreur de mesure.

Sur certaines régates, des concurrents arrivent très souvent avec du matériel neuf non certifié en particulier les voiles.

Pour cela la présence d'un Mesureur en plus du Jaugeur est nécessaire.

Les Jaugeurs sont validés par la Commission Centrale d'Arbitrage ou les Commissions Régionales d'Arbitrage. Ils sont nommés sur les épreuves par la CCA ou leur CRA qui les prennent en charge.

Les Mesureurs sont validés et reconnus par les Classes, ce sont généralement elles (voire l'Organisateur de l'épreuve) qui se chargent de les désigner et qui les prennent en charge.

Mais la prise en charge des Mesureurs est souvent un frein à leur présence sur certaines épreuves à petit budget.

Pour résoudre ce problème, nous conseillons aux classes de demander aux concurrents qui se présentent avec du matériel à certifier une participation aux frais de certification qui peuvent être au minimum de 6 € par voile pour les classes jeunes. La Classe peut aussi, si la pratique de la certification avant épreuve est généralisée, prévoir la cotisation dans l'adhésion.

Bien sur il est préférable que les concurrents arrivent avec leur matériel déjà certifié, cela simplifie les problèmes de retouches car il n'est pas toujours simple de mettre son matériel en conformité peu de temps avant le début d'une épreuve.

L'idéal est d'avoir les fabricants en auto certification afin qu'ils livrent le matériel bon et certifié dès sa sortie des ateliers. C'est vers cette solution que nous allons, mais cela demande du temps pour se mettre en place.

QUALIFICATIONS JAUGEURS ET MESUREURS

Extrait des règlements de la FFVoile relatif à la formation et à l'encadrement, validé par le CA du 23 juin 2006.

	JAUGE DE CERTIFICATION	JAUGE SUR EPREUVE
Niveau expert et international	Mesureur Expert Il prépare le matériel suivant les règles de classe dans le cadre d'une PO, il est certificateur de pièce mère	Jaugeur International « International Measurer » Validation : ISAF Proposition : FFVoile
Niveau national SN	Mesureur national de classe « » <i>Il certifie complètement un ou plusieurs supports : coques, voiles et appendices.</i> Validation : CCA Proposition : classe	Jaugeur fédéral national Valide complètement un ou plusieurs supports. Il a une compétence dans un ou plusieurs supports Validation : CCA Proposition : CCA
Niveau régional SIL/SL Connaissances : mesures (les appareils de mesure, l'étalonnage, la dispersion, les tolérances, les règles de classe, les règles de mesure des équipements, les règles de course, avis de course, instructions de course.	Mesureur « équipement » de classe « » Il certifie voiles et appendices d'un ou plusieurs supports Validation : CRA/CCA Proposition : classe ou support	Jaugeur fédéral régional Il valide voiles, appendices, certificat de conformité, et autres éléments conformément aux règles de classe, règles de mesure des équipements, règles de course, avis de course et IC. Validation : CCA Proposition : CRA

LA TRIBUNE LIBRE

Le windsurf existe... je l'ai rencontré !

Par Annie MEYRAN Juge National

Savez-vous ami(e)s arbitres que les clubs de la FFV (donc vos clubs) organisent toujours des épreuves de windsurf ?

Il semble que vous ne vous précipitez pas sur ces épreuves, lors de la rédaction de vos vœux d'arbitrage!

Et pourtant ces épreuves réunissent de nombreux, beaux et belles athlètes, jeunes, sympathiques et beaucoup moins râleurs qu'on ne le raconte.

Je vous rappelle que les planches ont amené à la Fédération Française de Voile de nombreux titres internationaux dont des médailles aux J.O.

Comme tous les voileux ils courent avec les règles ISAF classiques (Annexe B) et veulent un arbitrage juste et équitable.... bien qu'ils protestent peu.

Bien sûr il leur faut un vent suffisant pour que leur capacité de vitesse puisse s'exprimer.

Ils ne vous ennueront que s'ils estiment le vent insuffisant. Ils s'y mettront à 4, 5 ou plus pour vous persuader que le vent était en dessous de la barre

dans l'espoir que vous annulerez la course. Mais dans ce cas le « pifomètre » ne remplace pas les lectures répétées sur les anémomètres du CC.

Et puis, vous en avez vu d'autres !

De toute façon ils ne protestent que si la course leur a paru inéquitable !

Par contre pour les épreuves spéciales telles que : expression dans les vagues, free style et autres, c'est une autre qualification et je vous conseille de vous recycler avant de postuler !

Alors si voulez passer quelques jours agréables sur l'eau.... n'hésitez pas, venez arbitrer des courses de planches à voile !

C'est fun, djeun et cool !

