



LE 21ème RAPPEL GENERAL



Le bulletin d'information des arbitres de la FFVoile. mai 2007

Sommaire

Exposé sur l'arbitrage	Christian Peyras	pages 1 et 2
Les Questions à la CCA		page 3
Comité en match racing	Roland Galliot	pages 4 et 5
Pratiques en match racing	Gérard Bossé	pages 6 et 7
Commentaires RCV	Bernard Bonneau	pages 8 et 9
Les temps de course	Collectif d'arbitres	pages 10 et 11
La parole aux arbitres, news		page 12

Chargé de la rédaction : Roland GALLIOT

EXPOSE SUR L'ARBITRAGE POUR L'ASSEMBLEE GENERALE MARS 2007

par Christian Peyras

La Commission Centrale d'Arbitrage qui est composée de 12 membres gère un corps d'arbitres nationaux, comportant 323 arbitres nationaux et nationaux stagiaires, se répartissant comme suit :

163 comités de course dont 12 internationaux
82 juges dont 20 internationaux
11 juges d'expression
37 umpires dont 10 internationaux
30 jaugeurs fédéraux dont 6 internationaux

La première mission de la CCA est **la formation des arbitres** : leur formation initiale, leur maintien au niveau ou leur progression par une formation permanente adaptée.

- 2 stages de Comité de Course, l'un à Bandol sur la Coupe internationale des 470, l'autre à Quiberon sur le national optimist.
- 1 stage jauge lors de la Course Croisière de l'Edhec
- 2 stages juges, l'un à Antibes, à la CIMA 420, l'autre à Maubuisson au Grand Prix de l'Armistice (épreuve qui a battu cette année tous les records de participation et de protestations)
- 1 stage umpire à l'ENV à la Coupe de l'Armorica

En ce qui concerne la formation continue :

- un colloque comité de course les 4 et 5 mars à l'ENV avec 29 participants. Sujet le pavillon orange et la gestion des départs

- ,un autre les 25 et 26 novembre à l'ENV avec 36 participants. Sujet : la gestion des parcours et l'utilisation du GPS.
- Un colloque juge les 16 et 17 décembre au siège de notre Fédération, avec 39 participants. Sujets : la règle 42, l'établissement des faits dans une protestation et conclusions
- Un colloque jauge à l'ENV avec 27 participants ; thèmes abordés : mesures des voiles, rôle du jaugeur en tant qu'arbitre, matériaux et procédés de construction de coques et quilles, RSO et évolution de la Division 224.
- Concernant la formation internationale, deux umpires ont suivi avec succès le séminaire ISAF umpires d'Antibes.

La deuxième mission de la CCA : **La désignation des arbitres sur épreuves** : Désignations, en faisant en sorte, autant que faire se peut, de mettre le bon arbitre au bon endroit, dans la transparence et l'alternance, assurant ainsi l'indépendance nécessaire du Corps Arbitral vis-à-vis des organisateurs.

Je tiens à saluer ici le travail et le dévouement des dirigeants de clubs, des entraîneurs, des classes et des organisateurs d'épreuves car, n'oublions pas, sans eux il n'y aurait pas de coureurs et de courses et sans courses, pas besoin d'arbitres.

502 épreuves ont été pourvues dont **87** majeures, représentant un ensemble de **5806** journées d'arbitrage, soit en moyenne **12** journées d'arbitrage par épreuve.

Cette année, une interface informatique a été mise en place permettant aux arbitres et aux clubs de faire leurs souhaits d'arbitrage directement sur le site Internet de la Fédération.
Comme toute nouveauté, il s'agit d'une année de mise en route qui nécessitera quelques ajustements.

Afin d'assurer cette transparence et cette alternance, des groupes d'arbitres seront établis. Le principe en a été adopté par le Conseil d'administration, mais ils seront mis en place plus tard, car il est nécessaire de les coordonner avec la future gradation des épreuves.

Relations avec les Commissions Régionales d'Arbitrage

La CCA coordonne les actions des CRA (Commissions Régionales d'Arbitrage) afin d'assurer une identité de vue et d'objectifs dans le respect de la différence tant sur le plan de la formation des arbitres régionaux que les principes de désignation. Pour cela, une réunion se tient annuellement avec les présidents de CRA, assurant par ailleurs une information montante et descendante.

Documentation et information des arbitres:

- Au cours de l'année écoulée, les textes de la CCA se sont enrichis :
- avis de course type et IC type VRC
 - avis de course et IC type Match Racing réactualisée
 - refonte des directives et recommandations aux arbitres
 - traduction du manuel des juges ISAF en cours de finalisation
 - traduction des questions réponses ISAF
 - révision des formulaires de comptes rendus d'épreuves pour plus de simplicité d'utilisation
 - document sur la création d'une qualification comité de course régional VRC
 - En cours de finalisation : IC type raids, et longue distance

Par ailleurs, il a été édité 2 numéros du « Rappel Général » n°19 et 20 et depuis plus d'un an, des lettres d'informations aux arbitres, mensuelles intermédiaires, sont adressées à tous les arbitres, dont d'ailleurs, le principe a été repris par la Vie Fédérale, avec la « Newsletter aux clubs ».

Evolution de l'arbitrage:

En ce qui concerne les **Comités de Course**:

- plus grande prise en compte du niveau de pratique et du niveau d'épreuves de nouvelles formes de pratique, en étroite collaboration avec les Départements Voile Légère et Habitables dans le respect des politiques sportives qui ont été définies.

En ce qui concerne les **Juges**:

- plus grande participation des juges sur l'eau qui ont ainsi un rôle dissuasif mais peuvent aussi avoir (en dehors des cas d'arbitrage direct) un rôle plus actif en indiquant aux coureurs qu'ils sont témoins d'une infraction et qu'ils attendent une réaction de leur part. Leur rôle pédagogique doit aussi être accentué

Domage cependant, que l'on retrouve souvent évoqués dans les comptes rendus d'épreuves des arbitres des problèmes récurrents :

- un trop grand éloignement du local jury,
- un manque de bateaux jury,
- ou des bateaux non adaptés à leur mission.

Au chapitre amélioration citons une action de sensibilisation des arbitres et des coureurs à la Règle 42 (moyen de propulsion) pendant le championnat de France Séniors réalisée et animée par Gérard Bossé à partir d'images tournées pendant l'épreuve. Cette action, qui a été largement appréciée, sera reconduite pendant le Championnat de France Espoirs Solitaires et équipage à Brest.

En ce qui concerne les **Jaugeurs** :

- leur rôle en amont et pendant les épreuves est de plus en plus important, ce qui nécessite une plus grande sensibilité à leur rôle actif d'arbitre.

En ce qui concerne les **Jeunes**, il est à noter l'action menée lors du championnat de France Minimes à Martigues pour sensibiliser les jeunes coureurs aux règles de course par le biais de jeux concours animés par Bernadette Delbart. Ce premier essai sera bien entendu reconduit et renforcé lors du championnat de France minimes 2007 à l'ENV.

Par ailleurs un formulaire de protestation simplifié et ludique a été réalisé, diffusé et utilisé.

Enfin, **l'arbitrage des épreuves avec coureurs professionnels**, à fort retentissement médiatique, nécessite une implication de plus en plus importante des arbitres, tant avant l'épreuve pour sa préparation que durant celle-ci.

Cela nécessitera à terme des prestations rémunérées d'arbitrage, voire d'indemnisation des arbitres qui y participent par le biais de conventions d'arbitrage établies avec les organisateur

Ces fameux comptes-rendus d'épreuves...

Les arbitres sont tenus d'envoyer un compte rendu à leur CRA (désignation régionale) ou à la CCA (désignation nationale) pour chaque épreuve réalisée. Comment expliquer alors le faible nombre de documents reçus par ces Commissions ?

L'oubli, bien sûr, l'ennui, pour sûr, mais peut-être un manque de communication ?

La réception par les Commissions d'Arbitrage de ces feuillets est utile à plusieurs égards :

- ils confirment la réalisation de la régates avec les noms des participants à l'arbitrage,
- ils sont nécessaires pour les statistiques,
- ils renseignent sur la bonne tenue de l'organisation,
- ils indiquent les "tendances"

La Commission Centrale d'Arbitrage a cherché à obtenir une meilleure connaissance des aptitudes de chaque intervenant sur l'organisation des régates.

Nous avons maintenant à donner notre sentiment sur notre environnement...Il en résulte un feuillet de compte rendu un peu plus long à remplir (en ligne sur le site FFVoile, page arbitrage, rubrique « organiser une régates »).

Alors, courage, et ménégez vous cinq minutes en fin de régates pour cette contrainte administrative !

QUESTIONS A LA CCA

QUESTION :

Quelle doit être la réaction d'un organisateur quand un Président de comité est en même temps PARENT de coureur ?

REPOSE :

Aucune règle ni prescription fédérale n'interdit à un parent de coureur d'être Président d'un comité de course.

Toutefois, si pour une épreuve de club un parent de coureur peut être accepté comme Président du comité de course, il est nécessaire qu'une autorisation (*) soit accordée par la CRA pour les épreuves inter clubs ou inter ligue ou par la CCA pour les épreuves d'un niveau supérieur.

Cette autorisation doit être affichée au tableau officiel avant le début de l'épreuve.

En ce qui concerne le comité de protestation, il est rappelé que la règle 63.4 des RCV limite la participation d'un parent de coureur ; en effet dès qu'il est partie intéressée il ne doit plus participer à l'instruction.

(*) il s'agit d'une autorisation, pas d'une dérogation

QUESTION :

La définition de "finir"

Il est parfois difficile de déterminer si un équipement de bateau est en position normale. Dans le cadre de l'édition des RCV à venir (2009-2012) pourquoi ne pas revenir à la coque comme seul élément (du bateau) permettant de juger du franchissement de la ligne d'arrivée ?

REPOSE :

Bernard BONNEAU répond à cette question en page 9.

Quant aux modifications des RCV, rappelons que des «soumissions » peuvent être faites à l'ISAF par l'intermédiaire de la FFVoile. Chaque arbitre peut faire des propositions dans ce sens à la Commission Centrale d'Arbitrage pour étude et rédaction éventuelle d'une soumission à l'ISAF avant le 1^{er} août 2007.

Comité en match racing... vous allez aimer !



Par Roland GALLIOT, Comité de Course International

Connaissiez vous les excellents résultats des coureurs de match racing français ? Claire Leroy est en tête du classement mondial féminin ISAF des coureurs, Mathieu Richard et Sébastien Col sont respectivement classés 2^{ème} et 3^{ème} du classement mondial open ISAF.

Quatre équipages garçons et 4 équipages filles sont placés dans les 20 premiers de cette "Ranking List". Le match racing est bien vivant dans l'hexagone.

Parce que le match racing est une discipline très formatrice, le secteur habitable de la FFVoile avec l'appui de Marc Bouvet et de Marc Bouet a depuis longtemps mis en place une politique de développement du match racing. Il se pratique dans des clubs ou des structures d'Etat ayant relevé le défi de fournir des bateaux à voile et à moteur, des entraîneurs et des arbitres spécialisés. Mais nous voyons aujourd'hui des clubs et des équipages de tout niveau se lancer dans l'aventure, car le côté ludique de ce jeu l'emporte sur les contraintes.

Pourtant les Comités de course français pratiquant la discipline ne sont pas légion...L'activité est très spécialisée certes, mais tellement vivante.

Alors, parlons match racing, juste pour démystifier cette image et vous donner envie !

Une organisation soignée

Le programme est parfois un vrai casse-tête pour l'Organisateur. Prévoir des quarts de finale, faire une ou deux poules au Round Robin...l'article de Gérard Bossé dans ce Rappel Général nous apporte de précieuses indications.

Une mauvaise météo et la casse des bateaux sont les ennemis jurés du Comité de course. Il est judicieux de faire plusieurs hypothèses de format de course. Mais, attention, quand une phase est commencée, il faut finir !

Les textes : Thierry Poirey et Gérard Bossé ont réalisé d'excellentes instructions de course, inspirées des instructions de course de l'ISAF : en ligne sur le site fédéral. Quelque soit le niveau de l'épreuve, les instructions de course types match racing et l'annexe C des RCV doivent être utilisées. Cela vous permet de ne négliger aucun détail, et surtout d'adapter le programme de l'épreuve au nombre de bateaux disponibles, d'équipages, au temps de navigation envisagé, à la météo, etc... le programme classique se déroule selon un round robin (tout le monde se rencontre) suivi de ½ finales et finales. Tous les documents et les grilles de rotation des bateaux par équipages sont téléchargeables sur le site de la FFVoile réglementation – arbitrage, ainsi évidemment que sur le site de l'ISAF «official-IU news-library».

Il est cependant recommandé d'avoir le contact de Founette Pauthier, Jean-Pierre Cordonnier, Philippe Gomez ou d'autres quand le départage de certaines égalités devient délicat !

Le parcours idéal se situe entre 14 et 18 minutes (voire 22' pour les matches importants) sur 2 à 3 tours d'un parcours banane. Les marques sont à laisser à tribord...histoire de donner un peu plus de piment à la discipline à la marque au vent ! Un « dog leg » est parfois mis en place pour contrer les effets du courant.

La tâche du Comité

Nous vous renvoyons à l'Annexe «C» des RCV pour les grandes lignes du déroulement des matches. Mais rentrons plus avant dans certains détails.

Un signal toutes les 2 minutes ... restons vigilants, d'autant que le terrain de jeu s'enroule parfois autour de votre bateau comité. Pas question d'être spectateur !

Pour le Comité, la convivialité est assurée : tout d'abord avec les coureurs (petit nombre d'équipes et deux briefings journaliers) et surtout avec les Umpires avec lesquels entraide et inter-action sont nécessaires. Il n'est pas rare de demander à un Umpire de déplacer une marque, ce que l'on n'oserait pas faire en régates en flotte.

La symbiose est indispensable avec le PRO ou le Chef-Umpire pour anticiper et modifier le programme.

La décision du Comité doit être rapide. Le Président doit reconnaître une faute de procédure en annulant tout de suite un match avant le départ de préférence (notons qu'un Umpire ne peut inverser une mauvaise décision et que le droit d'appel n'existe pas en match racing). Voir le call MR 27 dans le Call book (jurisprudence spécifique au match racing).

L'équipe sur le bateau comité : Trois personnes représentent la limite inférieure afin d'assurer les tâches essentielles : visée de ligne, chrono, et gestion du parcours. Six personnes seront présentes pour une compétition importante. Le Président place le parcours, vise un des bateaux au départ, surveille les bascules, juge l'arrivée et fait les classements. Un deuxième viseur surveille l'autre bateau au départ. Un chronométrateur, un pavillonneur, un responsable signaux sonores et un secrétaire (+ pavillon) complètent l'équipe.

Le départ. Un Comité n'est pas habilité à pénaliser un concurrent. Si un barreur «rentre» après ses 2 minutes autorisées, le lever de pavillon de couleur s'adresse à l'Umpire qui décidera de la pénalité à donner. Un Président

doit signaler aux Umpires à la VHF si un coureur a touché le bateau comité.

Le sifflet est réservé aux Umpires. La VHF doit être muette durant les 4 minutes de pré-départ pour laisser les arbitres communiquer. La ligne neutre est assez courte (20 à 25'' parcourue par un voilier au travers). Le mât de visée avec le pavillon orange est placé en avant ou au milieu du bateau comité. Le mouillage est au plus court (on peut lui adjoindre une petite bouée) pour ne pas gêner l'entrée du bateau jaune. Les OCS sont signalés immédiatement par les pavillons de départ prématuré bleu et jaune qui doivent être grands et visibles. Le signal sonore pour un départ prématuré est tout aussi obligatoire que pour la course en flotte. Ces pavillons, montés sur hampes, sont baissés aussitôt que le voilier est revenu entièrement sous le vent de la ligne (ce que ne réalisent pas toujours les coureurs).

Les IC prévoient parfois que le pavillon « F » ne reste hissé qu'une minute ce qui peut faire gagner du temps. Les avis sont partagés.

Une arrivée peut être jugée pendant un départ : il faut rester concentré car les matches s'enchaînent. Les Umpires n'appelleront le Comité à la VHF que pour signaler une pénalité en suspend. Peaufinez votre anglais, car les arbitres communiquent parfois dans la langue de Shakespeare !

Le Comité doit surveiller qu'un spi est en position normale (par exemple si la drisse est largué de 50cm vers l'avant lors d'une arrivée serrée, c'est le balcon avant du voilier qui servira alors de point de visée).

Lors de l'exécution d'une pénalité proche de la ligne, il faut attendre le coup de sifflet des Umpires (fin de pénalité) pour commencer à juger l'arrivée. Les égalités sont rarissimes; cependant dans l'incertitude à moins de 10cm d'écart, il vaut mieux lever les deux pavillons que d'inverser un résultat.

Le mouilleur est une pièce maîtresse dans l'équipe. Rapide pour mouiller une marque, il doit anticiper sur les bascules. Si l'on peut accepter qu'un bord de près soit plus long que l'autre, un bord de vent arrière dépourvu d'empannage est à éviter. Les conseils du mouilleur pour un changement de parcours sont précieux. Pour laisser la VHF libre, il peut positionner son bateau « en live » près de la marque au vent toujours dans l'axe du vent.

Le commissaire au changement de parcours. Placé sous le vent, il annonce le changement avec le pavillon C et la flamme numérique du match (avec signaux sonores répétés). Il cumule parfois le poste de Commissaire technique.

La commission technique. Un bricoleur avéré et bien outillé est une aubaine pour les organisateurs qui verront le programme se dérouler comme prévu. La principale préoccupation est de ne pas perdre de temps. Ce réparateur doit avoir un maximum de pièces de rechange sur son bateau (voiles, sticks, lattes, tangons..).

Le Comité jugera du temps à laisser à chaque équipage pour réparer et tester le matériel. Un consensus préalable avec les coureurs est souvent nécessaire pour accepter de privilégier un grand nombre de matches au détriment d'un échauffement personnel trop long.

Il est souhaitable de laisser un laps de temps de 10-15 minutes à tout équipage qui n'a pas encore navigué (quand la

pairing list impose un repos le matin). Si l'équipage a déjà navigué, 5 minutes suffisent pour tester un nouveau bateau.

Le pavillon F, signal d'attention, ne peut pas être envoyé si un pavillon blanc de demande de réparation est hissé par les coureurs. Si la réparation s'avère trop longue, il est préférable de faire jouer les autres matches.

La réduction de voilure. Les concurrents n'étant pas propriétaires des bateaux, l'Organisation préserve son matériel en imposant la voilure en fonction des conditions météo. Le PRO et la Commission technique conseilleront le Président du Comité qui décide une réduction de voilure avec les pavillons spécifiques (en général le R).

Le parcours. Un bon coup d'œil est utile pour apprécier la longueur du bord en fonction du vent. Il faudra sûrement réajuster la distance au flight suivant sachant qu'il faut éviter les parcours de 15 ou 20 minutes qui regroupent des coureurs de paires différentes.

Les marques de départ ne seront plus déplacées après le signal d'attention jusqu'à l'arrivée des derniers.

Les parcours réduits ne peuvent être annoncés qu'avant le départ, ce qui est très rare.

Le changement de parcours est source d'erreurs pour tous. Il est pourtant nécessaire.

Il peut être fait pendant la course, comme nous l'avons vu, mais aussi avant le départ. Dans ce cas, le comité de course envoie avec le pavillon P, un pavillon C avec des signaux sonores répétés. Ce pavillon C sera affalé à chaque départ.

Dans ce type de parcours avec un bord de près de 5 à 6 minutes, il faut être très réactif et changer souvent en fonction du vent relevé en temps réel, et non d'un vent moyen sur une longue période.

On donnera des consignes claires aux coureurs. Il arrive par exemple que la deuxième paire parte avec un changement de parcours et revienne à la marque initiale pour le deuxième bord de près ! Si le Secrétaire du Comité n'a pas tout noté sur sa feuille de secrétariat (en ligne sur le site FFV), on court à la catastrophe en commettant des erreurs de parcours ou en ne pouvant répondre à une protestation d'un concurrent!

Il arrive de fonctionner avec deux marques au vent si celui-ci est capricieux.

Les classements. Il est souhaitable que le Comité tienne à jour la grille de résultats (vainqueur 1 point, vaincu 0 pt). Les pairings lists comportent en général un programme de calcul automatique.

Passionnante discipline, le match racing attire les jeunes par l'intensité du jeu et l'offre de pratique sans être propriétaire d'un bateau.

Cette formidable confrontation 2 à 2 amène les coureurs à se mesurer directement : joies et déceptions se succèdent toutes les 20 minutes.

Le Président du Comité lutte contre le temps perdu, ce qui demande beaucoup de concentration et d'anticipation. Rappelons la maxime « tout ce qui peut être fait aujourd'hui ne sera plus à faire demain ». Il faudra donc jongler avec les sautes de vent, gérer les problèmes matériels et finir le programme avec un résultat qui reflète le niveau des coureurs.

Alors, faisons nous plaisir avec professionnalisme...et les remerciements des concurrents nous iront droit au cœur !

Usages et pratiques Match Racing

Par Gérard BOSSE, Umpire International

Rappel Général a questionné notre arbitre référent en match racing sur ce qui se pratiquait actuellement dans la discipline.

RG : *Quelles peuvent être les formes des tirages au sort pour le Round Robin ou pour accéder aux phases finales ? Prend-on en considération le meilleur sur la ranking list ou le vainqueur de la poule Round Robin?*

GB : Les tirages au sort sont souvent prévus dans les IC § 6.3 et Annexe B des instructions de course standard, et la manière de procéder sera donc dépendante de ce choix.

IC6.3 Tirage au sort des bateaux pendant le(s) round robin, deux manières de procéder :

- la manière la plus courante et utilisée sur les grandes épreuves, tirage au sort des bateaux chaque matin à la réunion des skippers dans l'ordre du classement mondial (ce classement ayant servi au préalable à éditer la liste d'appariement), beaucoup d'avantages (pas d'éventuelles spéculation sur les bateaux, aspect apprécié par les médias (TV, photographes) un seul inconvénient refaire les listes d'appariements tous les matins pour faire correspondre les skippers avec les n° de bateaux !
- Un seul tirage au sort initial lors de la première réunion des skippers et allocation automatique des changements de bateaux prévue dans la liste d'appariement (1 devient 2 etc..) correspond assez bien aux épreuves avec moyens limités.
- Dépendra aussi du nombre de bateaux et du nombre de skippers et donc des changements de bateaux à prévoir, il existe des programmes informatiques (excel, ragtime) qui automatisent ces attributions et rotations de bateaux.

IC Annexe B

Lors des phases suivant le(s) round robin, qui sont pour la plupart du temps des phases en élimination directes (1/4, 1/2, Finales), les IC précisent souvent que les skippers seront répartis selon le tableau qui figurera dans les IC (tableau important notamment en cas de RR en poules ou de 1/4 de finale) où l'on place par usage le meilleur classé des 2 skippers à droite (entrée tribord) pour le 1^{er} match, puis à chaque match suivant les skippers inversent les côtés d'entrée (IC 8.2(a), si ce n'est pas prévu dans les IC, l'attribution du côté d'entrée se fera par tirage au sort (le meilleur classé choisissant en premier). On procèdera en plus au tirage au sort des bateaux, par paire ou parmi un pool de bateaux sélectionnés (sélection par OA, CC (PRO), skippers, en procédant souvent par élimination des bateaux jugés plus rapides et des bateaux jugés plus lents).

RG : *Quel choix de format de course privilégier et dans quelles circonstances ?*

GB : Le format de course est un élément important dans la réussite d'un évènement de Match Racing, il faut donc se demander en premier quel est le type de priorité à adopter pour répondre à l'objectif (ex : déterminer le vainqueur d'une grande épreuves (grade 1), ou sélectionner les 3 premiers pour une sélective aux championnats de France, ou faire pratiquer le plus possible l'ensemble des inscrits etc...)

Le round robin est avant tout une phase sélective et permet de dégager un certain nombre de skippers pouvant continuer sur les phases suivantes de la compétition (1/4, 1/2, Finales..).

Particularité intéressante : tous les skippers se rencontrent (quand il est terminé !), si la première phase est un round robin en poules, la notion de round robin n'existe plus et il faudrait pallier ce manque en organisant des croisements entre poules et/ou des repêchages. (ex : pour 2 poules de 6, les 2 premiers de chaque poule sont qualifiés pour la phase 3, les derniers de chaque poule sont éliminés et les 6 autres disputent un round robin de repêchage ; ou les deux premiers seront qualifiés pour la phase 3 ; ou brassage des deux poules en fonction des classements respectifs ; ou série éliminatoire à partir des classements des 2 poules A1-B6, A2-B5, A3-B4 ; B1-A6....).

Quand le niveau est homogène le round robin peut être une phase intéressante sur le plan sportif et l'on peut concevoir, pour faire pratiquer le plus possible l'ensemble des inscrits, d'avoir de multiples round robin sachant que l'on peut s'arrêter à n'importe quel stade après le 1^{er} RR. Par contre, il y a parfois à l'issue de ces round robin des égalités difficiles à résoudre (l'annexe C et les IC standards donnent certes les moyens de les résoudre, mais le résultat n'est pas toujours très satisfaisant !).

La phase à élimination directe : c'est l'essence même du Match Racing un contre un, où le calcul n'est plus de mise et il ne faut surtout pas la court-circuiter, l'intensité est d'une toute autre ampleur, à égalité 2 à 2 par exemple, toute l'épreuve se joue sur une seule course !

Le réel problème qui se pose à l'organisateur est de savoir comment et quand enchaîner ces phases !

Après un round robin, quand doit-on commencer une phase à élimination directe ? En sachant qu'elle va remettre en question la hiérarchie et les résultats du round robin? Aurons-nous le temps et les conditions pour faire le programme prévu?

Après round robin – quarts de Finales, si ils sont tous terminés, il y aura 4 vainqueurs, qui en cas d'arrêt seront départagés entre eux par leur classement respectif du plus récent round robin, idem pour les demi Finales (2) et Finales, l'annexe C donne les modes de classement C10 et la résolution des égalités C11 et notamment C11.2 pour les séries éliminatoires. Mais souvent ce n'est pas très satisfaisant !

Entamer des 1/4 de finales uniquement quand il y a une possibilité raisonnable de faire les 1/2 et les Finales, sinon les court-circuiter. Même raisonnement après le round robin et avant les demi-finales. Parfois la solution la plus sage sera de ne pas commencer, une série éliminatoire quand on est à peu près sûr que l'on ira pas jusqu'au bout.



Le championnat de France senior MR 2007 au Havre.

Photo Patrick Deroualle

COMMENTAIRES RCV...

Par Bernard BONNEAU, Juge International

LA REGLE 47

Peut-on quitter le bord intentionnellement pendant une régates ?

Non, dit la règle 47, sauf si la personne est malade ou blessée, ou pour aider une personne ou un navire en danger, et enfin pour nager.

On peut donc considérer que le fait de se mettre à l'eau pour dégager le bateau d'un obstacle, pour enlever des objets ou des algues, revient à nager.

Par contre, la règle dit bien que la personne doit être revenue à bord avant que le bateau « *continue la course* ».

Cette formulation est intéressante, car, à dessein, elle n'utilise pas « *rester en course* » dans le sens de la définition. Elle induit donc en premier lieu que le bateau reste en course pendant que la personne est dans l'eau, c'est-à-dire soumise aux droits et devoirs de tout bateau en course, mais qu'il ne pourra

« *continuer la course* », ce que l'on traduira par l'impossibilité de continuer à progresser sur la route vers la prochaine marque jusqu'à ce que la personne soit revenue à bord.

L'équipage doit donc neutraliser sa navigation. On admettra l'erre due au courant et au fardage, mais aucun moyen ne pourra être utilisé pour que le bateau progresse à la voile jusqu'à ce que la personne soit revenue à bord.

Cette règle peut être modifiée dans les instructions de course, mais pas par les règles de classe (voir la règle 86.1). Cependant, on ne peut que recommander la prudence en cas de modification dans les instructions de course, pour des raisons de sécurité qu'il n'est nul besoin de commenter, notamment dans les courses en solitaire.

LA DEFINITION DE « FINIR »

Tout le monde connaît la définition de « *finir* », particulièrement les comités de course. En gros, dès qu'une partie du bateau, de son équipage ou de son équipement coupe la ligne, le bateau doit être pointé, ce qui déterminera sa place d'arrivée.

Par contre, la définition précise que l'équipage et l'équipement doivent être « *en position normale* ». Ceci semble évident dans le principe, mais l'application peut s'avérer problématique pour le comité de course. En match-racing, un membre du comité de course peut être délégué pour observer si spinnaker, tangon, ou équipiers sont bien en position normale, particulièrement quand la lutte est serrée. On pourra rarement s'autoriser ce luxe dans les régates en flotte, quand les bateaux arrivent par paquets.

Mais quelle doit être l'attitude du comité de course qui constate qu'un bateau a laissé filer drisse et écoutes du spi qui flotte en bannière à l'avant du bateau ?

D'après la définition de « *finir* », l'équipement doit être en position normale pour être pris en compte. Ce n'est pas le cas pour notre spi en bannière, qui sera donc ignoré, le comité de course pointant alors le bateau seulement quand une autre partie, cette fois en position normale, coupera la ligne, par exemple le

balcon avant. Ceci peut éventuellement modifier un ordre d'arrivée.

Le comité de course peut ensuite protester contre le bateau s'il a suffisamment d'éléments prouvant que l'action était délibérée. Par exemple s'il a pu observer un équipier lâchant la drisse à l'approche de l'arrivée. Le comité pourra protester également si un équipier tente, en projetant son corps à l'extérieur, de gagner les quelques décimètres qui peuvent faire gagner une place, pour infraction à la règle 49.2, puisque cette position n'est pas justifiable par l'exécution d'une tâche nécessaire.

Certains réclament une modification de la définition pour la prise en compte de la coque seulement pour juger l'arrivée. Il est vraisemblable qu'un changement dans ce sens engendrerait plus d'erreurs de jugement, notamment pour les arrivées serrées en voile légère.

Rappelons enfin aux comités de course que de nombreuses règles sont difficiles à juger, sinon par les concurrents eux-mêmes... , donc pas de culpabilité excessive : dans le doute, laissons les concurrents gérer leurs litiges, par la voie normale des protestations.

CONSTITUER UN JURY INTERNATIONAL : LUXE OU OBLIGATION ?

La question est souvent posée par les autorités organisatrices, notamment celles dont l'épreuve est baptisée « internationale », craignant qu'on ne leur impose un jury du même nom.

Dans certains cas, un jury international est imposé par le règlement (Regulations) de l'ISAF : pour les Jeux Olympiques, les Jeux Régionaux, les épreuves ISAF, les compétitions de grade 1, et tous les championnats du Monde de Classe. Parfois, ce sont les règles de classe qui l'imposent pour leurs épreuves majeures. Enfin, ce peut être l'autorité organisatrice qui le souhaite.

Dans tous les autres cas, la réponse se trouve dans la règle 70.4 des RCV traitant du droit d'appel: « *Il ne doit pas y avoir appel des décisions d'un jury international constitué conformément à l'annexe N.* » Le (b) de la même règle précise qu'il ne doit pas y avoir d'appel si « *une autorité nationale l'autorise pour une épreuve particulière ouverte seulement à des inscrits relevant de sa propre juridiction.* »

Il est donc clair que dès lors qu'une épreuve est ouverte à des étrangers (qui ne relèvent donc pas de la juridiction de la FFVoile), les décisions du jury ne seront sans appel que s'il s'agit d'un jury international constitué conformément à l'annexe N.

Ainsi, toute autorité organisatrice qui souhaite proclamer les résultats définitifs d'une compétition à la fin de celle-ci, soit parce qu'elle délivre un titre, soit parce qu'elle est attributive de prix de valeur, doit s'assurer que les décisions du jury seront sans appel. Si des étrangers sont inscrits, le jury devra être international.

Il est important de rappeler que dans notre sport, les règles prévoient des voies de recours consécutives à des décisions d'arbitrage : la demande de réparation (règle 62), la demande de réouverture (règle 66), ou l'appel (règle 70). La possibilité d'exercer ces recours est mentionnée dans la règle fondamentale 3 (Acceptation des règles) qui contraint le concurrent à accepter ces recours et révisions comme « *conclusion définitive de toute affaire survenant dans le cadre des règles* ». En conséquence, priver indûment un concurrent de l'un de ses recours réglementaires pourrait l'autoriser à intenter une action judiciaire au titre de non respect des droits de la défense.

Il convient enfin de rappeler que ni la règle 70 ni l'annexe N ne peuvent être modifiées, que ce soit par prescription de l'Autorité Nationale, dans les instructions de course ou dans les règles de classe (voir la règle 86.1).

En dehors du droit d'appel, le jury international peut se justifier par respect pour les concurrents, notamment quand une épreuve comprend une proportion importante d'étrangers. Pour la langue d'abord, en se souvenant que la langue internationale en voile est l'Anglais, et que la plupart des concurrents se déplaçant de l'autre bout du monde peuvent s'attendre à pouvoir être compris dans cette langue. Pour les appels, ensuite, même s'il n'est pas essentiel que tous les résultats soient définitifs à la fin de l'épreuve. Mais traiter un appel entre, par exemple, un Américain et un Japonais quelques semaines après l'événement semble assez inenvisageable et pourrait résulter en un litige démesuré.

C'est la raison pour laquelle de grandes épreuves classiques s'attachent régulièrement les services d'un jury constitué selon l'annexe N.

Temps de course :

La CCA sollicite ses arbitres

Un des problèmes posé aux arbitres Comité de Course est d'adapter exactement la longueur du parcours au « TEMPS CIBLE » demandé par la Classe ou l'Organisateur.

Plusieurs paramètres rentrent dans cette adéquation :

- Le niveau des concurrents
- La force du vent
- Les éléments : vagues, courant...
- La forme du parcours.

David Campbell-James et Jerome Pels à l'ISAF ont travaillé sur les temps de course.

Un petit groupe de travail a tenté de regrouper des données pour proposer des fichiers complets. Pierre Lemaire, Christophe Gaumont, Michel Vialet, Pascal Monet, Alain Corcuff, Jean-Marc Douroux et moi même avons réuni nos documents... Ils sont incomplets.

C'est pourquoi nous sollicitons les observations de chacun. Arbitres, organisateurs, responsables de Classe ou entraîneurs. Nous vous proposons de noter les temps de course des régates que vous organisez cette saison et nous envoyer vos conclusions. En octobre, pour le prochain « Rappel Général », nous devrions ainsi produire un document utile à tous. Pour un grand nombre de séries.

Bien sur, les éléments doivent être comparables.

- Le niveau des concurrents : nous allons travailler sur le terme « **bon niveau français** ». A chacun d'adapter plus tard vers les niveaux «club » ou «international ». C'est le temps du premier qui sera pris en considération.
- Le groupe a délimité des « **plages** » **de vent** qui paraissent suffisantes.
- Le clapot influence beaucoup la vitesse des bateaux : nous devons réunir nos données sur des parcours **avec plan d'eau calme**. Il sera plus facile par la suite de rajouter un pourcentage en cas de ralentissement dû au clapot.
- Les parcours de régates peuvent être bien différents. Nous travaillerons sur le parcours le plus utilisé par la Classe. On utilise bien souvent le **trapèze** pour les dériveurs et la **banane à 2 tours** pour les catamarans ou habitables. Encore faut-il préciser que le trapèze est construit avec des angles à 60°et une arrivée courte sous le vent.
Pour les bananes, l'arrivée est proche de la marque 2.
La longueur du bord de près en mille nautique est calculée entre la marque sous le vent et la marque au vent.

UN EXEMPLE :

Pour travailler sur le modèle nous vous proposons nos données les plus fiables pour les 470.

Nous hésitons encore sur la présentation finale : tableau ou graphe.

En dossier word, vous pourrez facilement utiliser ce tableau pour d'autres séries et nous communiquer vos observations même incomplètes.

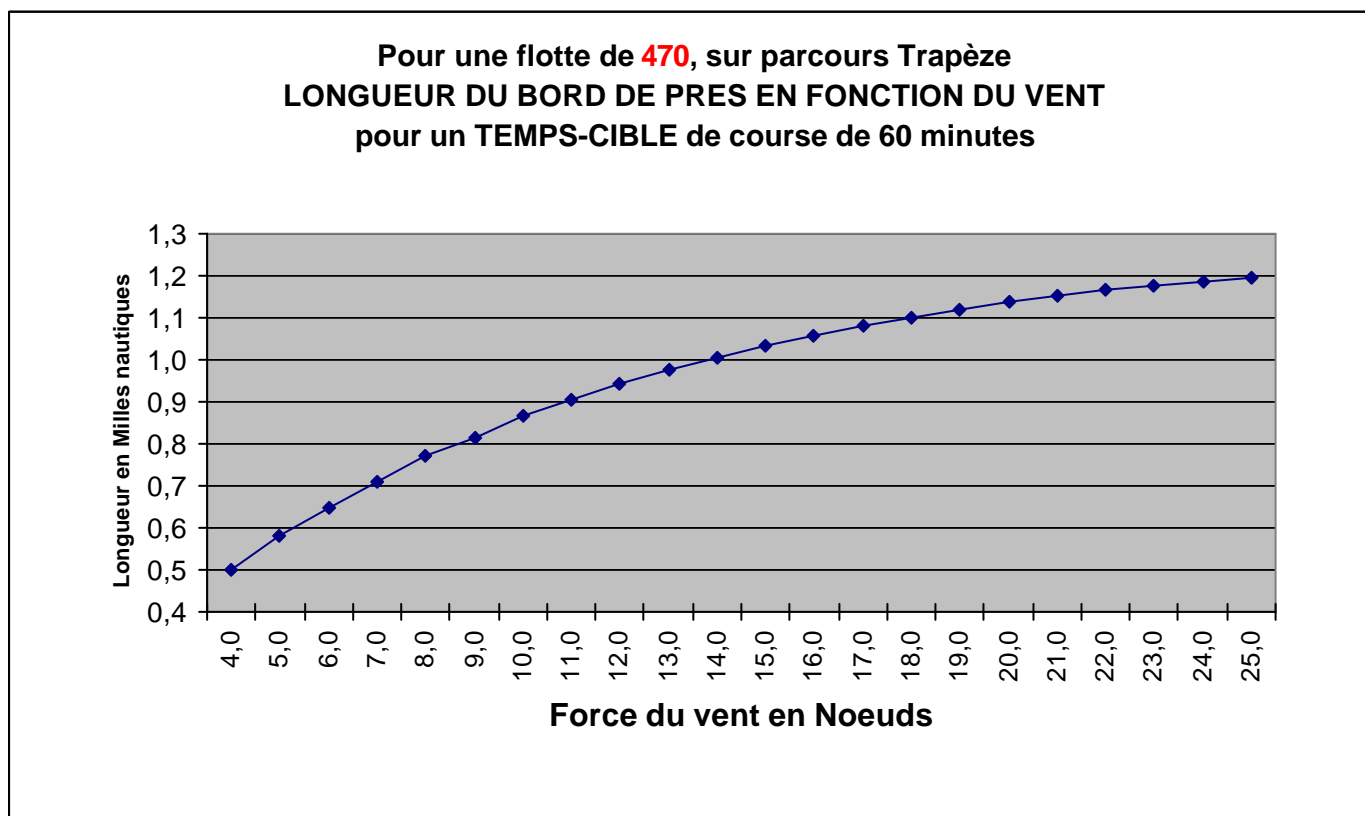
Vous pouvez envoyer à l'adresse suivante : rolvoile@aol.com

Vos conclusions seront les bienvenues.

Roland GALLIOT

470	<i>vent 5-8n</i>		<i>vent 8-12n</i>		<i>vent 12-15n</i>		<i>Vent 15-20n</i>	
LONGUEUR DU PRES	DUREE DU PRES	DUREE TOTALE	DUREE DU PRES	DUREE TOTALE	DUREE DU PRES	DUREE TOTALE	DUREE DU PRES	DUREE TOTALE
0.5 nm	7' 30 "	43' 12"	6' 30"	38' 13"	5' 30"	30' 24"	5' 00"	27' 40"
0.6	9' 00"	51' 36"	7' 48"	45' 57"	6' 36"	36' 17"	6' 00"	32' 59"
0.7	10' 30"	59' 54"	9' 06"	52' 56"	7' 42"	42' 10"	7' 00"	38' 17"
0.8	12' 00"	1h 08' 12"	10' 24"	1h 00' 18"	8' 48"	48' 02"	8' 00"	43' 36"
0.9	13' 30"	1h 16' 36"	11' 42"	1h 07' 40"	9' 54"	53' 55"	9' 00"	48' 55"
1.0	15' 00"	1h 24' 54"	13' 00"	1h 15' 00"	11' 00"	59' 48"	10' 00"	54' 14"
1.1	16' 36"	1h 33' 06"	14' 18"	1h 22' 49"	12' 06"	1h 05' 41"	11' 00"	59' 32"
1.2	-	-	15' 36"	1h 29' 44"	13' 12"	1h 11' 34"	12' 00"	1h 04' 52"
1.3	-	-	16' 54"	1h 36' 39"	14' 18"	1h 17' 27"	13' 00"	1h 10' 12"
1.4	-	-	-	-	15' 24"	1h 23' 20"	14' 00"	1h 14' 32"
1.5	-	-	-	-	16' 30"	1h 29' 13"	15' 00"	1h 18' 52"
1.6	-	-	-	-	17' 36"	1h 35' 06"	16' 00"	1h 23' 12"

Le dernier bord d'arrivée au près est de 0,2nm.



Graphé réalisé par Pierre Lemaire

LA PAROLE AUX ARBITRES

Pour le moment l'information sur le Rappel Général circule dans un sens.

Il serait souhaitable que les nouvelles remontent également de nos collègues arbitres. Innovations, réussites, projets, mais également échecs, tenez nous informés..

Nous ouvrons nos pages...

A vos plumes !

NEWS

Visée du départ : nouvelle technologie en vue

Un article intéressant est paru à l'ISAF signé par Patrick Bergmans. Nous vous proposons un résumé.

Depuis 10 ans, plusieurs expérimentations ont été lancées pour positionner précisément les bateaux en régates. Des systèmes arrivent à situer les habitables avec une précision de 3m.

Quels seraient les besoins d'un Comité de Course pour détecter automatiquement les départs prématurés ?

La visée laser n'a pas fonctionné : la houle rend la détection impossible.

Le GPS par contre peut apporter une précision de 30 à 50 cm pour un nombre de coureurs élevé.

Cette technologie est maintenant disponible.

Deux options sont envisagées pour les petites boîtes noires :

- Aller simple de l'information : du coureur vers le comité
- Un aller retour : coureur-comité-coureur.

Un comité de course pourrait donc annoncer individuellement tous les OCS !

Dans cette procédure, il surveillerait sa flotte au départ à l'aide de 3 signaux :

- Vert : pas de voilier proche de la ligne
- Orange : voilier à 1m de la ligne
- Rouge : un voilier coupe la ligne.

Il est probable que le Comité de course continuera à viser au cas où le système tombe en panne.

Si l'aller retour existait, cela permettrait également à un barreur de se repositionner sous le vent de la ligne.

La question est alors posée : doit-on utiliser ce système pour toutes les régates ou seulement pour les JO ou Championnats du Monde ?

La réponse dépend du coût de l'appareil. L'étude précise qu'une commande par dizaines de milliers coûterait entre 100 et 200€

Cette utilisation impliquerait une modification des règles. La définition de « prendre le départ » et de « finir » (*une partie quelconque de sa coque, de l'équipage ou de l'équipement coupe la ligne...*) est à revoir si la boîte noire se trouve proche du mât (placée à l'avant, elle serait sujette aux chocs).

Si les OCS sont signalés individuellement, le rappel général deviendrait inutile.

Alors, à quand la technologie futuriste ?

RG