

COMPTE RENDU DU SEMINAIRE COMITES DE COURSE
Ecole nationale de Voile - 26 et 27 novembre 2005

Liste des participants : Corinne AULNETTE, Michel BARDILLON, Pierre Charles BARRAUD, Paul BASTARD, Monique BECOGNEE, Dominique BERENGER, Maurice BOST, Bernard CARRE, Alain CHENAIS, Danielle CHEVALIER, Jean COADOU, Christiane COIGNET, Jean-Yves COURTAY, René DEHAESE, Bernadette DELBART, Jean-Luc DENECHÉAU, Roland DESFORGES, Jean-Pierre EVRARD, Roland GALLIOT, Christophe GAUMONT, Michel GIRARD, Marc GUICHARD, Philippe LAMBALLE, Franck LECOMTE, José LE FOULER, Patrick LE GAL, Olivier LE GOUIC, Gilbert LEFEVRE, Pierre LEMAIRE, Daniel MACCARI, Monique MANCHEZ, Jean-Pierre MANNETSTATTER, Philippe PASQUESOONE, Nathalie PEBEREL, Christian PEYRAS, Bernard RICHOMME, Anthony RIGAUT, Gilbert ROGER, Sébastien TAFANI, Jacques TERRASSON, Guy TOUREAUX, Jean-Claude TRAVERT.

Ouverture par Christian Peyras qui cède la parole à Bernard Bousigue, Directeur du département « sport » de l'Ecole Nationale de Voile, qui souligne sa satisfaction de voir réunis ce week-end plus de 70 arbitres nationaux et internationaux à l'Ecole Nationale de Voile (comités de course et jaugeurs), preuve de l'étroite collaboration entre la FFVoile et l'ENV.

Christian Peyras reprend la parole : pourquoi ce séminaire : mise en valeur de sessions de formations continues, ces séminaires représentent un lieu de rencontres, de retours et partages d'expériences ; retour sur le dernier Conseil des Ligues, où l'arbitrage a été évoqué comme un frein au développement de la pratique sportive dans les clubs. Remerciements aux comités présents, à Christophe Gaumont (chargé de la formation des comités de course), Roland Galliot (chargé du Rappel Général), Corinne Aulnette (cadre fédéral chargée de la CCA).

Le thème de ce séminaire a été choisi à partir des comptes rendus des épreuves renvoyés par les arbitres, mettant en évidence des problèmes fréquents lors les départs.

La participation à au moins un de ces séminaires devient obligatoire pour le renouvellement quadriennal des qualifications à partir de 2006, ce qui n'exclut pas la mise en place d'un test comme cela se pratique déjà dans beaucoup d'autres pays.

I°) Présentation d'un document PowerPoint sur les pavillons

par Christophe Gaumont

II°) Travaux en ateliers

Cinq ateliers : les choix du comité, Rapports comité/jury/jaugeur, Secrétariat, Innovations, Mise en place de la ligne

Rapports des ateliers :

1 - les choix du comité de course :

1.1 : Rapports Président/Coueurs : relation d'autorité, confiance, rapport de travail avec établissement d'une collaboration en amont (organisateurs, classe, entraîneurs, coueurs)

Respect des horaires si conditions correctes

1.2 : Info du président vers les coueurs sur ses choix :

a) habitable : infos par VHF

b) der/cata/PAV : respect de la pavillonnerie

c) informer sur ses choix de parcours, et cap dans un délai raisonnable avant de lancer la procédure (aperçu : modification axe de ligne, parcours - « L » : déplacement de la zone de départ)

d) en cas de difficultés, informer les coureurs par tout moyen approprié

1.3 Choix du pavillon après annulation de la veille :

a) pénalités de la veille restent acquises

b) discussion sur le choix du pavillon P, I ou noir (équité des coureurs ?)

En cas de pavillon noir la veille, quel pavillon utiliser le lendemain après une annulation de la veille. Plusieurs options : les coureurs pénalisés la veille sous pavillon noir ne trouvent pas équitable de repartir le lendemain sans pavillon noir. Les conditions peuvent différer d'une journée à une autre. Vote à main levée sur ces deux options :

20 personnes repartent avec un noir le lendemain, 18 personnes repartent avec un autre pavillon le lendemain.

1.4 : In & out avec départ multi séries :

1^{er} départ : out, 2^{ème} départ : in, 3^{ème} départ : adapté à la position de la flotte précédente, etc.

Cas particuliers :

- suivant conditions météo, moyens de surveillance et niveau de la flotte, il pourra être envisagé d'envoyer tous les coureurs sur une même banane
- évaluer le niveau des coureurs et le matériel nautique mis à disposition (ligne de départ avec bouée de parcours)

Ordre des départs :

Premier niveau : mettre tout en œuvre pour éviter de faire attendre les coureurs

Niveau supérieur : envoyer les bateaux les plus rapides en premier.

1.5 : Avertissement à 8 minutes pour les habitables :

- le groupe de travail n'y est pas favorable

- souhait d'une uniformisation dans les procédures de départ quelle que soit la discipline

Mais il faut respecter les IC types fédérales qui précisent 8 minutes,

(rappel de la CCA : les 8 minutes avaient été demandées par le département habitables).

Le Comité doit établir suffisamment tôt la ligne de départ.

1.6 : Faut-il repousser le départ d'une série agressive

cf. point n°1 (mauvaise mise en place de la relation comité/coureurs/entraîneurs)

Attention de bien avoir évalué le niveau des coureurs (peut-être une manche de trop ...)

Etre en cohérence avec les règlements de la classe concernée (nombre de manches par jour)

Pas vraiment de réponse du groupe de travail à cette question ;

2. Relations comités de course/juges/jaugeurs

2.1 Demandes de réparation à l'initiative du comité : bateau ayant secouru un autre, le jury ou le comité peut prendre l'initiative si le bateau ayant secouru oublie de faire une demande

Demande de réparation d'un concurrent ne figurant pas sur l'ordre d'arrivée : utilisation du document « contestation du classement affiché », cela peut être résolu parfois directement par le comité qui transmet aux résultats. Si la demande est refusée, car le comité n'a pas d'éléments de réponse pour le réintégrer, ce doc peut être transmis au comité de réclamation, servant de demande de réparation.

2.2 Preuve vidéo : le concurrent est en possession d'une preuve vidéo et le CR va étudier cette preuve, qui ne doit pas être refusée.

2.3 Actions sans instruction : scores déterminés par le CC : DNS, OCS, ZFP, BFD, DNF

Prolongation du délai de réclamation du CC : le CC est soumis aux mêmes limites que les concurrents, sauf s'il sait qu'il n'aura pas le temps de réclamer dans le temps limite car pas revenu à terre, il affiche une intention de réclamer (si la décision est déjà prise). Si l'intention n'est pas prise, possibilité de demander une extension du délai.

2.4 Procédures concernant la jauge : le jaugeur ne réclame pas en direct auprès du CR, il dépose réclamation auprès du CC qui doit réclamer auprès du CR. RCV 78.3

Quelle attitude d'un comité de course devant un CR en cas de demande de réparation (présentation d'un document power point par Christophe Gaumont).

Daniel insiste sur le travail en équipe entre tous les arbitres, les organisateurs ; rapports constants dans l'équipe sont un facteur de réussite de la régates.

3 - Secrétariat :

3.1 : utilisation de la liste des inscrits : cette liste est diffusée à tous les CC. Problèmes parfois avec des bateaux n'ayant que des cagnards.

3.2 : émargements oubliés : la secrétaire note les concurrents qui viennent signaler cet oubli pendant qu'ils sont sur l'eau.

3.3 : les feuilles de comptes rendus de régates : modifier la 1^{ère} ligne (direction du vent : à modifier pour tendance ou variation), difficultés dans les temps de course (difficile à remplir).

3.4 : le travail de la secrétaire : Elle demande les IC et les lit, pour comprendre ce que va faire le Président du CC. Les listes des inscrits sont diffusées aux comités, informations sur les émargements, noter tout ce qui est signalé à la VHF concernant les incidents (avec les heures des incidents), surveillance que chacun est à son poste, pendant la procédure de départ : pendant la minute, la secrétaire demande qui elle écoute (la personne qui fait la visée), note tous les numéros cités comme OCS dans l'ordre donné, noter le + d'incidents possibles, vérifier que les n°s donnés sont bien sur la liste des inscrits et pas erronés.

3.5 : Communication comité/visueur : avis partagés sur ce qui doit se dire ou ne pas se dire entre le comité et le viseur par VHF. Christophe : il faut un moyen efficace de communication (cf. doc power point de Christophe).

4 - Innovations :

4.1 Pavillon V : pas expérimenté, le groupe n'est pas favorable à son utilisation.

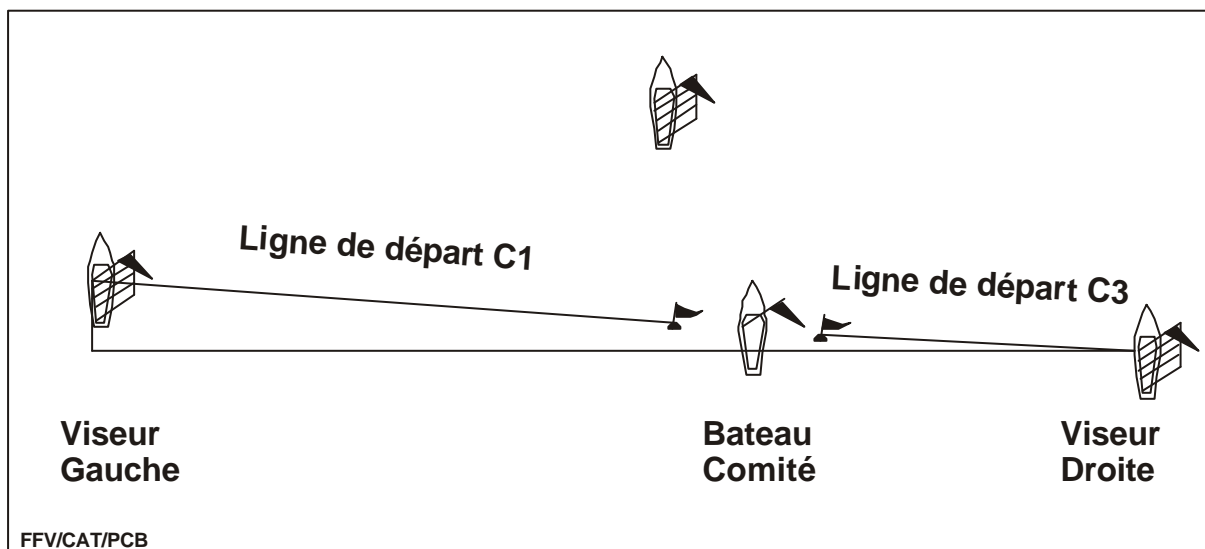
4.2 : Le groupe est opposé à tous commentaires par VHF (sauf si prévu dans les IC)

Il faut se cantonner au décompte du temps, sans autre commentaires.

4.3 : Ligne double pour grand nombre de concurrents (type raids) :

Possibilité de deux bateaux comités en bout de ligne, un viseur en milieu de ligne

OU : deux viseurs en bout de ligne, un bateau comité en milieu



La CCA doit définir des obligations de moyens humains et matériels pour organiser des départs de ce genre, les moyens mis en place doivent avoir l'accord du PC qui reste responsable du départ. Pavillonnerie doublée ou triplée. Les clubs qui utilisent ces départs doivent envoyer les IC spécifiques à la CCA.

5 - Mise en place de la ligne

Orientation et longueur de ligne : mission du CC : établir une bonne ligne, permettant aux concurrents de prendre un bon départ :

Pas de règles spécifiques, règle de base : départ face au vent, en raison des spécificités des plans d'eau, toutes les configurations restent envisageables.

Arriver suffisamment tôt sur zone pour effectuer les relevés de vent

Respect de la zone de course définie dans les IC.

Zone de mouillage doit être connue du CC, topologie et hydrologie de la zone de travail à étudier.

Se ménager des possibilités de changement de parcours en fonction de l'évolution du vent.

Techniques de mouillage : si le comité est seul, il mouille en premier sa bouée puis vient se mouiller en bout de ligne.

Si 1 viseur + un bateau CC, le comité se mouille et positionne le viseur.

Autre possibilité : le bateau Comité et le mouilleur partent ensemble vent arrière en route parallèle, et au top du comité chacun vire de 90° l'un sur la droite, l'autre sur la gauche. Après une distance (par exemple de 100 m chacun), ils viennent face au vent. Le comité mouille et le viseur ajuste.

Le milieu de ligne est ainsi bien dans l'axe du parcours ;

Une fiche d'utilisation du pavillon orange va être réalisée par la CCA pour uniformiser son application.

III - Présentation de la Division 224

par Dominique Serre, responsable de la commission sécurité

Présentation des Offshore Special Regulations, en cours d'étude par la commission sécurité de la FFVoile pour application en cours 2006.

IV - Ligne de départ

Présentation d'un document power point par Christophe Gaumont
longueurs, courants, etc. ...

V - Présentation des « Policies » ou recommandations internationales en matière de procédures de départ

par Paul Bastard, Comité et juge international

Attention : Ces recommandations sont extraites du « ISAF Race Management Manual » et sont rappelées aux Comités de Course internationaux lors des grandes régates de l'ISAF disputées selon le format olympique. Elles ne sont pas forcément applicables aux épreuves de niveau inférieur et ne doivent pas être considérées comme des recommandations de la Commission Centrale d'Arbitrage.

1 - Décider de courir :

1.1 : Lorsque plusieurs séries/ groupes sont au départ, et qu'un ordre des départs a été annoncé préalablement à la venue sur l'eau, il convient d'utiliser le pavillon « L » pour annoncer toute modification (changement volontaire, erreur) à l'ordre prévu ;

1.2 : Il est préférable de faire disputer une course de bonne qualité plutôt que de rechercher à respecter absolument le programme ;

1.3 : Si le Comité de Course estime que si les conditions présentes et celles annoncées à brève échéance ne permettent pas de faire disputer une course d'un standard « requis », la course doit être retardée (reportée éventuellement). Les critères sont : la régularité du vent en force ET en direction vent sur l'ENSEMBLE du plan d'eau ;

1.4 : Les courses ne doivent pas débiter tant que la force minimum du vent requise par la (les) classe(s)/série(s) au départ n'est pas mesurable sur l'ENSEMBLE du plan d'eau ;

1.5 : Le départ des courses ne doit pas être donné si le vent dépasse 25 nœuds établis. Lorsque qu'une course est lancée et que le vent monte et dépasse 25 nœuds, il convient de laisser la course se poursuivre à moins que les concurrents ne se trouvent en réel danger. (*Remarque : l'ISAF parle de « danger vital », mais la limite de la résistance des équipements est à prendre en considération*).

Ces limites doivent être réduites de 5 nœuds pour les Tornado et les 49er en prenant en considération l'état de la mer (*Remarque : par expérience personnelle et pour ces classes, 25 nœuds de vent établi par mer peu formée ne constituent pas une difficulté insurmontable... en fonction bien évidemment du niveau des pratiquants*)

2 – Viser la ligne de départ :

2.1 : Des membres du comité de course doivent observer la ligne de départ en étant placés à chaque extrémité de celle-ci ;

2.2 : Chacune de ces personnes doit utiliser un magnétophone (« dictaphone ») et enregistrer de façon continue depuis au moins 90 secondes avant le signal de départ, et jusqu'à ce qu'il n'y ait plus rien d'intéressant à relever après le signal de départ. Les signaux sonores de la minute et du départ, les consignes orales et les décomptes de temps doivent être perçus à l'écoute de l'enregistrement. Cet enregistrement doit également comprendre tout ce qui peut apparaître digne d'intérêt comme la position des bateaux avec leurs numéros de voile et tout élément particulier permettant leur identification de façon certaine, leurs placements et évolutions près de la ligne, les dépassements de ligne, les retours et contournements... L'enregistrement énonce également les pavillons utilisés lors du signal préparatoire. L'usage du pavillon « Z » est déconseillé (*Remarque : ceci est logique pour les séries de dériveurs, mais moins judicieux pour les croiseurs*). ;

2.3 : Chaque cassette doit être référencée et ne doit pas être effacée / réutilisée jusqu'à la fin de l'épreuve ;

2.4 : Lorsqu'une épreuve se déroule en présence d'un superviseur sur le bateau comité, ce superviseur doit prendre la décision, en concertation avec le Président du comité de course, de tout rappel, qu'il soit individuel (pavillon « X » ET 1 signal sonore) ou général (« 1^{er} substitut » ET 2 signaux sonores) ;

2.5 : Le viseur à l'extrémité bâbord de la ligne de départ doit communiquer le nombre total de bateaux qu'il identifie comme « OCS » (ou « BFD ») PLUS le nombre de bateaux qu'il considère comme « OCS » (ou « BFD ») ;

2.6 : Tout rappel individuel doit être signalé par l'envoi du pavillon « X » PLUS un signal sonore. Ces signaux doivent être effectués dès que possible après le signal de départ. Un rappel individuel ne doit JAMAIS être signalé PLUS de 5 secondes après le signal de départ ; (*Remarque : les Jurys internationaux donnent systématiquement réparation à un concurrent dès lors que le Comité de Course met plus de 5' à hisser le pavillon « X » ET / OU à faire retentir le signal sonore*)

3 – Retarder une course durant la procédure de départ :

3.1 : Les exigences d'une retransmission télévisée peuvent amener à retarder le départ d'une course. Une liaison permanente avec la réalisation est indispensable pour gérer les intérêts médiatiques et sportifs ;

3.2 : En cas d'un retard « conséquent », le signal de pré avertissement de 4 minutes (*Remarque : il s'agit souvent de la flamme « Aperçu »... que nous proposons de remplacer par un pavillon ORANGE*) doit être utilisé.

3.3 : Les courses doivent être retardées durant la procédure de départ en réponse à tout élément extérieur qui perturberait l'équilibre des chances des bateaux au départ, comme : rotation du vent, marque dérivante, une erreur significative dans le décompte des temps pour les signaux, des interférences par d'autres bateaux non en course...

3.4 : Si une bascule du vent survient avant le signal de départ, de telle sorte que cela augmente de façon sensible le risque de provoquer un rappel général ou que plusieurs bateaux soient identifiés comme « OCS », il convient d'envisager l'envoi d'un retard.

3.5 : La position et l'évolution des bateaux des concurrents par rapport à la ligne de départ constitue un bon indicateur de l'intention des concurrents. Ceci doit être perçu, analysé et peut conduire à l'envoi d'un retard ;

3.6 : Il est préférable de signaler un retard au dernier moment, plutôt que d'envoyer un rappel général, ou un rappel individuel pour plusieurs bateaux ;

4 - Rappel général :

4.1 : Les comités doivent tenter d'éviter de signaler un « rappel général »

5 - Pénalités de départ :

5.1 : Le pavillon « Z » peut parfois être interdit par les instructions de course ;

5.2 : Les autres signaux de pénalité au départ et notamment le pavillon noir, ne doivent être utilisés qu'en dernier recours. (*Remarque : depuis quelques années, la « tendance » au plan international est de partir, sauf exception, sous pavillon « P »*)

6 - Réduire le parcours :

6.1 : Les instructions de course interdisent fréquemment toute réduction de parcours avec pavillon « S » une fois que le départ a été donné ;

6.2 : réduire la longueur d'un bord, et notamment le dernier bord est recommandé, en utilisant un signe «-» tel que spécifié dans la règle 33.

7 - Annulation (à lire en parallèle avec la règle 32.1) :

7.1: **Changements dans la direction du vent** - dans les premiers 50% de la longueur du louvoyage, il apparaît approprié d'annuler la course dès lors qu'une variation du vent excède 20° en direction et qu'elle est considérée comme pouvant être permanente ; (*Remarque : dans le cas de parcours avec un « inner » et un « outer », il convient d'annuler jusqu'à la marque au vent pour le second groupe qui régate sur l'inner en cas de bascule forte du vent à droite. Motif : les parcours des flottes vont se croiser si l'on change le parcours pour bouée au vent de l'outer et bouée sous le vent de l'inner*)

7.2 : **Effondrement du vent** : il apparaît approprié d'annuler la course dès lors que la situation ne permettra pas au premier bateau d'atteindre la 1^{ère} bouée au vent dans le temps imparti, en cas de durée maxi pour effectuer le 1^{er} louvoyage, ou d'achever la course dans le temps limite de course imparti, même si un nouveau vent est susceptible d'arriver. Il convient de prendre en compte ce que ce nouveau vent pourra être, et notamment sa direction au regard de la direction du bord. Par ailleurs, et au plan du principe, plus la course progresse et moins l'annulation devient judicieuse.

7.3 : **Augmentation du vent : danger pour la vie** - Quand la situation met en péril les équipages, la course doit être annulée immédiatement. Le nombre de bateaux disponibles pour porter assistance, et pas seulement les bateaux dont c'est la mission initiale est à prendre en considération (*Remarques : un certain nombre de pays ne sont pas soumis à la règle administrative connue en France sous le nom de « décision des Affaires Maritimes » qui énonce le nombre minimum de bateaux d'assistance qu'un organisateur doit mettre à la disposition des participants. Par ailleurs ne pas oublier que cette autorisation sert de point de départ à toute analyse par le juge, en cas d'accident porté à sa connaissance*)

Cette décision doit aussi se baser sur la limite supérieure de vent qui figure dans les règles de classe de la /des série(s) en course, et/ou celle préalablement entérinée par l'association de classe et l'organisation.

7.4 : **Situation particulière qui peut rendre la course inéquitable** - Cette situation peut se produire lorsqu'une influence extérieure produit un effet sur la régularité de la course. Tout organisateur doit veiller à ce que sa zone de course soit « protégée », et toute action entreprise par le comité de course pour s'assurer que d'autres navires ne vont pas interférer

avec ceux qui sont en course. (Remarque : La décision des Affaires Maritimes peut réserver la zone de course aux compétiteurs. Même si cela est le cas, seuls les représentants de l'Etat en mission possèdent un véritable « pouvoir de police »)

7.5 : **Fréquentes et importantes variations de vent en direction** - Si, dans de telles circonstances le Comité de Course n'est pas à même d'établir le parcours de façon satisfaisante ou assez rapidement pour conserver à la course le standard requis, il convient d'annuler la course.

8 - Ajuster la course en fonction de l'évolution du vent en force et en direction :

8.1 : Changements du vent en direction :

8.1.1 Lorsqu'un vent varie de 10° au plus, le parcours ne doit pas être modifié ;

8.1.2 Entre 10° et 15° de variation, le Comité de Course doit prendre en compte la notion de permanence dans la bascule avant de changer le parcours ;

8.1.3 Lorsque la variation est supérieure à 15°, le parcours doit être replacé en fonction du nouveau vent ;

8.1.4 Lorsque la variation est supérieure à 15°, le Comité de Course doit prendre en compte la stabilité de cette bascule et son influence sur la course ;

8.2 : Changements du vent en intensité :

8.2.1 Une réduction de la longueur d'un bord apparaît une réponse appropriée pour qu'une course se termine dans le temps requis ;

8.2.2 Augmenter la longueur d'un bord est une réponse convenable seulement si le parcours initial avait délibérément été établi court du fait du vent léger au départ. Lorsqu'un parcours « normal » avait été positionné, il n'apparaît pas approprié d'agrandir les bords.

9 - Règle 42 - « Off » et « Restored » :

9.1 : Certaines classes peuvent modifier, dans leurs règles de classe les signaux de course tels que : pavillon « O » (« Oter ») pour signaler que la règle 42 des RCV n'est plus en application, et pavillon « R » (« Restaurer ») pour signaler qu'elle à nouveau effective ;

9.2 : Il convient de consulter les règles des classes concernées pour connaître ces limites dans la force du vent.

Rappel : Europe : 12 nœuds,
Finn : 12 nœuds
470 : 10 nœuds

9.3 : Il convient aussi d'éviter de varier constamment la mise hors application ou la réinstallation de la règle 42. Pour cela, le Comité de Course doit être convaincu que l'augmentation ou la diminution de la force du vent va perdurer sur l'ensemble du plan d'eau ;

9.4 : La force du vent doit se maintenir constamment au moins UN nœud au dessus ou au dessous de la limite fixée avant qu'un changement ne soit signalé ;

9.5 : Le JURY doit être informé par le Comité de ses intentions bien avant que toute modification ne soit signalée aux concurrents (*Remarque : il semble important que le Comité de Course et le Jury s'entretiennent de ce point avant le départ sur l'eau, et que le Comité « ose » appeler par radio ou mieux par téléphone un Jury qui « accepte » de donner son avis / sentiment / impression / recommandation...sur une situation qu'il vit puisqu'il est probablement le seul à naviguer au milieu des coureurs à ce moment*)

VI - PRESENTATION DE DIFFERENTS CAS PRATIQUES

par Roland Galliot

Ces cas concernaient les pénalités dans différentes situations lors de procédures de départ.

VII - INTERNET

par Corinne Aulnette qui présente en détail la page arbitrage du site internet de la FFVoile, qui est beaucoup plus complète et mieux structurée.

VIII - INTERNATIONAL

par Corinne Aulnette

Rapport sur principales décisions de la réunion I SAF de Singapour (novembre 2005)

IX - DIVERS

1°) Demande de l'assemblée pour que les règles de classe (concernant la règle 42) soient disponibles sur le site internet fédéral.

2°) Question soumise à l'ensemble des participants :

Situation : pavillon noir, rappel général, 7 bateaux sont identifiés BFD. Le comité affiche les numéros sur un tableau. La course est courue. Le comité s'aperçoit qu'il s'est trompé en inscrivant le numéro d'un concurrent sur le tableau, et retrouve son erreur. Le concurrent participe à la course. Le comité peut-il le classer BFD le lendemain ?

Vote à main levée pour connaître les réponses :

4 personnes répondent par l'affirmative, avec les arguments suivants : je fais appel au jury, je demande à ce qu'il soit BFD au lieu de DNE, il a couru alors qu'il avait commis une faute, il est donc pénalisé. Il n'est pas pénalisé pour avoir couru malgré sa pénalité, et n'est donc pas DNE.

31 personnes répondent par la négative, avec les arguments : « je suis BFD et je suis fatigué, alors que j'aurais pu me reposer si j'avais été informé de cette pénalité », « est-ce bien moi le BFD ? Le comité doit le prouver » « application de la RCV 30.3 : si rappel général, le comité doit afficher le numéro; le comité a donc fait une erreur ». « Je n'ai pas été informé, je fais donc une action auprès du jury » « le comité doit vérifier les numéros ».

Clôture du séminaire à 16H00 par Christian Peyras qui remercie l'ensemble des participants à ce séminaire qui fut passionné et animé et qui précise qu'après ces échanges, cette mutualisation des expériences, il convient d'harmoniser les procédures et les actions des comités de course, d'où la nécessité pour la CCA d'établir rapidement des directives et des recommandations à l'usage de tous les arbitres.