

Compte rendu du séminaire comités de course

4-5 mars Ecole Nationale de Voile Quiberon

1° Accueil

Le séminaire est ouvert par Christian PEYRAS , Président de la Commission Centrale d'Arbitrage (CCA), à 14h00. Il remercie les participants ainsi que l'Ecole Nationale de Voile qui accueille le séminaire pour la deuxième fois en 4 mois.

Il souligne qu'il est nécessaire de mutualiser les expériences des arbitres pour finaliser les directives et recommandations de la CCA. Ces documents seront édités après le séminaire. L'arbitrage est un des points essentiels de notre sport, qui doit savoir s'adapter aux supports, aux concurrents (âges ...). La CCA est là pour aider les arbitres au travers des « Communications aux arbitres » mensuelles et du « Rappel Général » qui sortira en avril 2006.

Ce séminaire permet de provoquer des échanges entre les participants.

Henry BACCHINI (vice-président de la FFVoile) rappelle qu'il est là en tant que comité de course. Les arbitres doivent pouvoir s'adapter. La France est en point de mire au niveau international.

Christophe GAUMONT, responsable du séminaire, présente le programme : présentation de documents sur les départs, travaux en ateliers. Le lendemain : document sur les lignes de départ avec courant, présentation du site internet arbitrage FFVoile, questionnaire sur des cas de départs prématurés, questions diverses.

L'ENV dispose d'un réseau Wifi, des ordinateurs sont en accès libre dans la salle informatique.

Les documents supports du séminaire seront copiés sur des CD et transmis à tous les CCN.

Tour de table : Galliot, Vilain, Manchez, Lemarchand, Sombardier, Peronneau, Delmas, Porte, Cattier, Churet, Diaz, Marie, Burban, Basset, Peyras, Cassagne (2), Quentric, Guérin, Bacchini, Dhoutaut, Briand, Mothes Massé, Dejeammes, LeCléach, Renoult, Bartier, Bussy, Wendling, Gridel

2° Présentation d'un document sur les pavillons

Discussion sur la possibilité qu'ont les viseurs de ligne de se déplacer vers l'avant du bateau comité si certains voiliers masquent d'autres concurrents coupant la ligne : il est certain que cette action favorise la visibilité des bateaux qui sont montés au dessus de la ligne, mais les participants doutent de la recevabilité de cette action devant un comité devant un Comité de Réclamation.

3° Conclusions des discussions premiers groupes de travail

Mise en place de la ligne de départ : par Denis CATTIER.

Il est nécessaire de s'adapter au lieu de la course (mouillages en fonction des fonds, etc ...)

Les critères à respecter sont:

- Le courant (permanent, évolutif)
- Le vent (oscillant, basculant)

L'orientation de la ligne dépend du type de parcours (construit ou côtier), de l'état de la mer...

Il est souhaitable d'anticiper sur les pratiques locales usuelles des coureurs comme la notion de bord obligé. Lors du 1^{er} départ, certains choix vont être faits par les coureurs, il est bon de les garder en mémoire pour les départs suivants.

Les supports sont à prendre en compte : spécificités, vitesses différentes...

La longueur de la ligne est fonction du nombre et type du support, de la force du vent et de l'état de la mer

Techniques de mouillage :

La qualité de la ligne va être fonction du matériel et de la réactivité des équipes qui mettent en place. Utilisation du GPS est souhaitée pour mouiller la ligne (axe et distance).

La mise en place de la ligne est souvent fait par rapport à la marque sous le vent. L'ordre de mouillage à respecter est « Le moins manoeuvrant sera mouillé en premier ».

Le réglage de la longueur de mouillage à 3 fois la profondeur.

Le viseur est sous direction VHF du comité. Le bateau viseur doit il se mouiller ? Il peut rester mobile pour des raisons de sécurité, mais perd toute légitimité devant un Comité de Réclamation face à une demande de réparation.

Pavillon orange :

Il permet l'identification de la ligne. Son utilisation est universelle.

Hissé, il signale que la ligne est prête.

Pour le départ suivant c'est un moyen de communication supplémentaire entre le Comité et les coureurs. Les procédures ayant été raccourcies, ce pavillon hissé permet de revenir aux anciennes 10 minutes prévues entre deux courses. Il laisse aux coureurs du temps pour mieux se préparer pour le nouveau départ (moins de pression). Il permet d'avoir des départs mieux ordonnés.

Pour l'arrivée, il est arboré sur mât de visée du bateau arrivée.

Les concurrents connaissent-ils la procédure du pavillon orange ? L'utilisation est hétérogène entre les différents comités français.

Par contre, l'utilisation du pavillon orange interdit les flammes orange pour identifier les bateaux comité.

Une demande sera faite auprès de l'IRC (département habitable) pour harmoniser les flammes

Suivi du déroulement de la course

Plusieurs actions sont à prendre en compte pour assurer un déroulement harmonieux :

Suivi administratif

- utilisation de la liste des inscrits (utile pour la surveillance, calcul de longueur de ligne de départ, contrôle sur les pénalités aux concurrents, vérification des numéros des concurrents)
- affichage des numéros des bateaux pénalisés dès retour à terre
- contrôle des abandons
- émargement

Communication viseur/comité : se mettre d'accord avant le départ sur les procédures de communication. Qui parle en 1^{er}, qui annonce quoi, etc ...

Définir le contenu d'un briefing à faire à une secrétaire de comité débutante.

Avant le départ : récupérer liste des inscrits à jour, déroulement de la course dans un cahier, heure du dernier départ de terre des concurrents.

Mise en place du parcours : relevé de vent (heure, direction, intensité), heure du parcours annoncé « mouillé », longueur du 1^{er} près, conditions météo.

Déroulement chronologique

Dernière minute : confirmation des départs anticipés et réparation, noter les incidents, fermeture de ligne, vérification des numéros annoncés par Comité.

Lors des communications VHF pour les incidents, veiller à noter les numéros voiliers, le lieu et l'heure.

Les feuilles de pointage doivent être remplies et signées. Elles sont insérées dans le dossier du compte rendu de course.

Recommandation faite aux Comités: Afficher les numéros des ZFP et OCS (facultatif selon RCV) et des BFD (obligatoire) sur un tableau sur le bateau comité départ (entre deux courses)

3° Présentation vidéo sur les procédures de départ.

Document power point de Christophe GAUMONT

4° Accueil le dimanche matin

Monsieur DEBOVE, Directeur de l'ENV, remercie les arbitres de la FFVoile de leur venue à Quiberon. Il insiste sur le rôle des arbitres en tant que gardiens « du temple » et de l'éthique du sport, le sport ayant un rôle social dans notre société. Il attend leurs remarques et propositions pour que l'ENV soit encore plus accueillante. Il souligne que l'établissement se modernise avec la construction d'une quarantaine de chambres et la rénovation prévue de l'ancien hébergement, ainsi que de la cuisine de l'Ecole : la qualité des lieux devrait donc s'améliorer très prochainement.

5° Comptes rendus des derniers groupes de travail.

Rapports CC/Jurys/jaugeurs : rapporteur Jacques DHOUTAUT.

Les demandes de réparation de coureurs constatant une omission sur l'ordre d'arrivée affiché : le reclassement doit être fait par le Comité s'il reconnaît l'omission.

La carte de publicité : Que faire si un coureur arbore sur sa voile une publicité d'une entreprise anciennement partenaire de la Fédération ? La question va être posée au BE. Problème des numéros de voile non-conformes.

La preuve vidéo : On souligne la réticence de certains Comités de Réclamation à accepter ces preuves devant les incertitudes dues à l'angle de prise de vue.

Les choix du Comité de Course :

La communication avec les entraîneurs doit être prévue à l'avance lors d'un meeting en début d'épreuve. Un représentant des entraîneurs pourrait être désigné comme interlocuteur privilégié.

La gestion des parents est toujours une chose délicate s'il s'avère qu'ils prennent des décisions à la place des coureurs.

Peut-on repousser un départ afin de « calmer » les esprits quand une série agressive enchaîne les rappels généraux ? Oui, le départ peut être repoussé avec un Aperçu + un pavillon de série. La présence de juges sur l'eau risque également d'être utile.

Parmi les choix du Président du Comité de Course, les signaux préparatoires, les horaires, les types de parcours figurent en bonne place.

Des briefings avec les coureurs peuvent être utiles à une bonne communication.

Le signal d'avertissement pour les habitables est prévu à 8 minutes dans les IC type. Certaines organisations utilisent actuellement les 6 minutes.

Innovation du pavillon V : suggéré au cours d'une procédure de départ (annexe L), intéressant pour la pédagogie (information supplémentaire), pour éviter les rappels généraux. Mais c'est un pavillon peu ou pas utilisé. Son utilisation semble problématique.

6° Document race management (policies ISAF)

Etude du document de Paul Bastard.

7° Questions pour un départ

Document power point présenté par Roland GALLIOT

8° Présentation du site FFVoile

Par Corinne AULNETTE

9° Conclusions du séminaire

Par Christophe GAUMONT et Christian PEYRAS