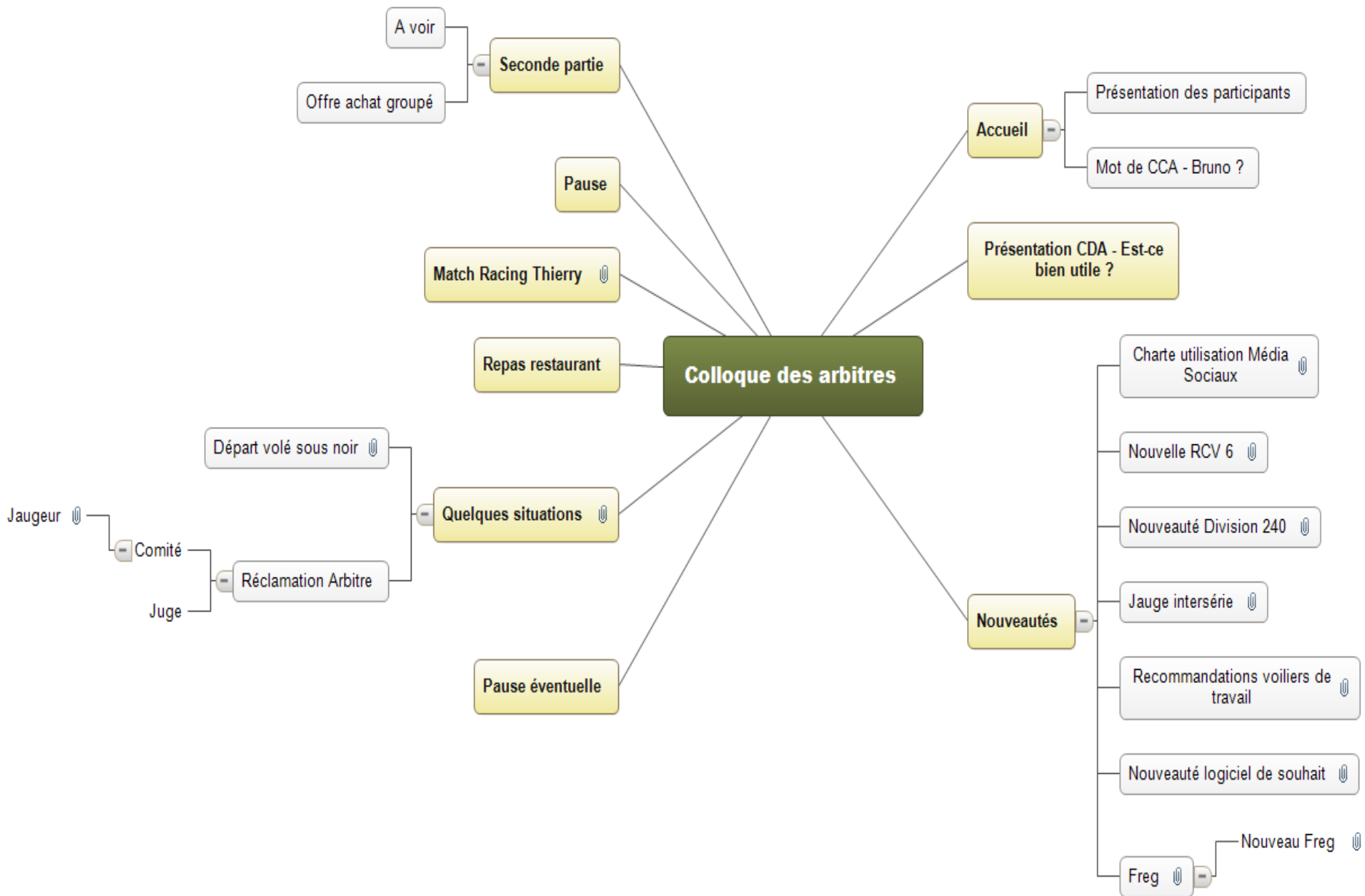




Colloque des arbitres Concarneau janvier 2016





- Intervenants
- Bruno LE BRETON
- Simon KERISIT
- Eric HUMEAU
- Frédéric COIFFARD
- Thierry POIREY
- Jean COADOU
- Patrick QUIDEAU



Bruno LE BRETON président du Cdv 29



Nouveautés



Chartre des médias sociaux



Cf Rappel Général Janvier 2015

Face à l'augmentation des moyens de communication sur internet les arbitres doivent être vigilants sur l'utilisation de ces moyens et de leur interaction avec leur fonction d'arbitre.

La FFV demande aux arbitres d'appliquer les consignes suivantes, afin d'éviter de se trouver dans des situations délicates.

Confidentialité

Face aux médias, un concurrent peut dire qu'une décision est mauvaise, que le comité ou le jugeur a fait une erreur, etc. Mais sauf dans des circonstances bien précises, un arbitre ne doit pas dévoiler d'informations confidentielles. En particulier:

- A l'exception de faits établis, d'une conclusion ou décision officielle, un juge ne doit pas révéler d'autre information concernant l'instruction ou les discussions du panel.
- Il en est de même pour un membre du comité de course, il ne doit pas révéler d'information concernant les discussions au sein du comité de course, à l'exception du réseau officiel préalablement convenu pour communiquer avec l'extérieur.
- Sur un bateau umpire, à l'exception du débriefing officiel d'une décision, aucune information relative aux discussions entre umpires ne doit être divulguée.



Nouvelle RCV6

Présentation

Frédéric COIFFARD

Nouvelle Règle

Chapitre 1 - Règles fondamentales

RCV 6

Cette modification de règle prend effet au 1^{er} janvier 2015.

RCV6 PARIS ET ANTI-CORRUPTION

Tout concurrent et propriétaire de bateau doit respecter l'annexe 5 des réglementations ISAF, Paris et code Anti-corruption. Une infraction alléguée ou avérée à cette règle sera traitée selon les règles de cette annexe. Elle ne pourra donner lieu à réclamation et la règle 63.1 ne s'applique pas.



Chapitre 1 – Règles fondamentales

RCV 6 PARIS ET ANTI-CORRUPTION

Tout concurrent et propriétaire de bateau doit respecter l'annexe 5 des Régulations ISAF, Paris et Code anti-corruption.

Une infraction alléguée ou avérée à cette règle sera traitée selon les règles de cette annexe.

Elle ne pourra donner lieu à réclamation et la règle 63.1 ne s'applique pas.

Intégrité du sport

- L'intégrité du sport, la réglementation des paris et des matchs sont des zones sensibles dans le sport olympique. Le marché des paris devient de plus en plus complexe, peut manquer de réglementation et permettre de parier sur tous les aspects d'une compétition.
- Selon le code des paris et code contre la corruption de l'ISAF (axe. 5 des Régulations ISAF), le fait de révéler une « information secrète » à une personne constitue une violation de ce code, sachant qu'elle peut être utilisée pour parier.
- Une « information secrète » est définie comme toute information dont vous avez connaissance en raison de votre position dans le sport. Cela inclut, sans être limitatif une information factuelle concernant un concurrent, les considérations tactiques ou tout autre aspect de la compétition.
- Cela n'inclue pas une information déjà publiée ou accessible par une personne intéressée ou qui est révélée selon les règles régissant la compétition.



Nouveauté Division 240

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Mise-a-jour-de-la-division-240.html>



Exemptions au matériel d'armement et de sécurité (article 240-2,10)

Les navires dont les équipages effectuent une navigation dans le cadre d'activités organisées par une structure membre d'une fédération sportive agréée par le ministre chargé des sports, peuvent être exemptés de tout ou partie du matériel d'armement et de sécurité prescrit par la DIVISION 240.

Dans ce cas, la fédération agréée ou les structures affiliées, définit le matériel de sécurité qui doit être embarqué ou les conditions dans lesquelles une dispense de moyens de prévention des chutes de personnes à l'eau peut être accordée.



Exemption 1

Les navires d'un déplacement inférieur à 250 kg identifiés conformément à l'annexe G des règles de course ISAF, (arborant dans sa grand-voile les lettres de nationalité FRA), sont dispensés de pavillon national

Exemption 2

Les navires > 250 kg, lors des activités sportives organisées sont dispensés de l'emport du matériel de sécurité côtier (article 240-2.06), ils embarquent seulement le matériel de sécurité basique

Exemption 3

Les voiliers de moins de 250 kg **et les planche à voile** sont dispensés des moyens lumineux individuel ou collectif

Exemption 4

Les navires de moins de 250 kg sont dispensés de l'armement de sécurité complémentaire prévu par l'article 240-2.06, **ils embarquent seulement le matériel de sécurité basique**

Exemption 6

Lors d'entraînements ou de **compétitions d'un maximum de 16 voiliers avec arbitrage direct** : Démontage des balcons, filières et chandeliers prévu par la norme ISO 15085

Les navires sont dispensés de l'armement de sécurité complémentaire prévu par l'article 240-2.06, **ils embarquent seulement le matériel de sécurité basique**



Lorsque dans le cadre d'une manifestation nautique les embarcations sont amenées à dépasser les limites d'utilisation prévue, l'organisateur de la manifestation, adresse à l'autorité compétente une demande de dérogation au moins deux mois avant la manifestation nautique.

L'autorité compétente est le directeur interrégional de la mer, ou le directeur de la mer, qui peut recueillir l'avis de la commission régionale de sécurité placée sous son autorité.

Installations radioélectriques

- Un émetteur VHF sera obligatoire à partir du 1er janvier 2017 pour les navigations au-delà de 6 miles d'un abri.
- Pour la navigation semi-hauturière , la VHF fixe à bord devient obligatoire à partir du 1er janvier 2017 pour les bateaux qui naviguent à plus de 6 milles d'un abri. **Mais disposer d'une radio VHF impose d'être titulaire d'un CRR ou d'un permis de plaisance récent (2015).**



Jauge intersérie

RG Juin 2015

RÈGLES DE JAUGE ET DE COURSE INTERSERIE VOILE LÉGÈRE

Le département Voile Légère a édité des règles de jauge et de course intersérie voile légère, disponibles sur la clé arbitre et à l'adresse suivante :

http://www.ffvoile.fr/ffv/web//ffvoile/documents/BE/PE_BE_Regles_Interserie_Der_Qui_2015.pdf



- Préambule

En cas de conflit entre un point de ces règles et une règle de classe, les présentes règles prévaudront.

- Objet :

L'objectif de cette jauge et de ces règles de courses spécifiques est de permettre à tout propriétaire de dériveur ou quillard Voile Légère, quel que soit celui-ci, de pouvoir utiliser son bateau sans pour autant s'imposer de grands déplacements

- 
- Article 1
 - ***Admissibilité*** : Le timbre de Classe n'est pas obligatoire pour s'inscrire à une régates en inter-série dériveurs/quillards voile légère.
 - Article 2
 - ***Conditions pour courir*** : Les éventuelles limitations concernant la force du vent définies dans les règles de classe ne seront pas prises en compte classe par classe, les conditions pour courir étant laissées à la seule et entière **appréciation du comité de course.**



Article 3

- Conformité du matériel et de l'équipement
- 3.1 Généralités
- Les bateaux participant aux régates inter-séries devront avoir leurs équipements conformes aux règles de jauge de leur classe et, en leur absence, à leurs dernières règles de jauge en vigueur ou au standard de fabrication de sortie de chantier de leur bateau. Les équipements de sécurité devront être conformes à leurs règles de classe, à l'avis de course, et à la division 240 ou arrêtés préfectoraux pour la navigation en eaux intérieures quand ils s'appliqueront. L'organisateur pourra demander au concurrent de compléter la fiche de conformité auto-déclarative.

3.2 Spécificités du matériel et de l'équipement pour l'inter-série

- a) Quillards Voile Légère. Des appareils de mouillage adaptés au poids du bateau et à la zone de navigation sont obligatoires à bord.
- b) Dériveurs et Quillards Voile Légère. Un **bout de remorquage** doit obligatoirement équiper chaque bateau. Il doit être **à poste** et uniquement réservé à cet effet. Ce bout doit être de résistance et préhension adaptées au poids du bateau. Il doit être flottant, d'un seul tenant, d'une longueur d'environ une fois $\frac{1}{2}$ la longueur du bateau et de **8 mètres au minimum**.
- c) Tout bateau, après déclaration au Comité de Course ou au jaugeur, est autorisé à utiliser deux jeux de voiles à condition que : - Chaque jeu de voile soit de dimensions égales ou inférieures à celles du jeu de voile du bateau déclaré à l'inscription. - Les Numéros d'identification dans la ou les grand-voiles soient déclarés à l'inscription. En dérogation à l'annexe G des RCV (pour les classes ISAF), **les Numéros sur les spinnakers** ne sont pas obligatoires, et s'ils existent, ils **doivent être identiques à ceux de la grand-voile utilisée, ou être clairement rayé**



Recommandations voiliers de travail



Pour information, nous vous communiquons ce texte, publié récemment et transmis aux présidents de clubs affiliés à la Fédération Française de Voile organisant des régates auxquelles participent des « voiliers de travail ».

Il est recommandé aux organisateurs de mettre en garde les concurrents sur les capacités de manœuvre réduite des voiliers de travail en général ainsi que des bâtiments à voile de la Marine Nationale (à l'exclusion des bateaux de plaisance fussent-ils anciens) et de les inviter à se tenir en toutes circonstances à distance égale à une longueur hors tout de ces bâtiments.

Cette mise en garde pourra notamment être rappelée expressément aux concurrents lors des briefings et affichée sur le tableau officiel de la compétition.

Cette recommandation est applicable immédiatement dès la saison sportive 2015.



Nouveauté logiciel de souhait



Il est désormais possible d'ajouter les commissaires de régate à l'équipe d'arbitres désignés : *secrétaire du jury* (SJ), *secrétaire comité* (SC), *mouilleur* (MOU) et *visiteur* (VIS).

Cette modification est motivée par le souhait des clubs et de la CCA de pouvoir désigner l'ensemble des personnes intervenant lors d'une épreuve. De ce fait, pour arriver à ce but, les responsables de club doivent recenser l'ensemble des qualifications de leurs bénévoles et les désigner en tant que telles, SJ, SC, MOU et VIS auprès de leur CRA qui les enregistrera

NOUVEAUTÉS

Dans notre espace arbitrage, la liste des arbitres permet dorénavant une recherche par qualification et par nom qui s'étend à l'ensemble des ligues :

<http://www.ffvoile.fr/ffv/Sportif/Arbitrage/V2.91/ListeArbitre.aspx>



Freg
Présentation
Bruno LEBRETON



Patrick QUIDEAU

VOUS CONVIE MAINTENANT

A?



Pause Café

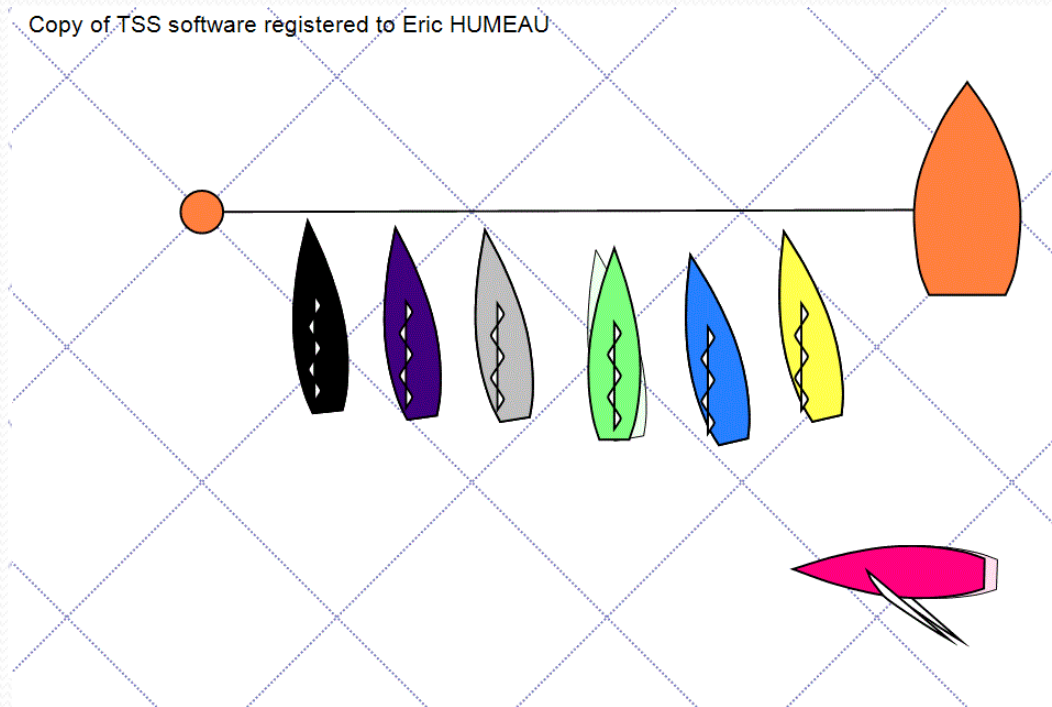




Quelques situations

Présentation Eric HUMEAU

Départ volé sous Noir



- Pos 1 : 10 secondes avant le départ sous noir, mauve cherche une place sur la ligne
- Pos 2 : Mauve lofe car crois avoir de la place, mais voit gris au dernier moment et ne peut éviter le contact avec vert, car son stick se détache de la barre.
- Pos 3 : Sous le choc, Vert coupe la ligne 2 secondes avant le départ.
- Ni vert ni mauve ne répare
- Tous les bateaux finissent la course
- De retour à terre, vert se voit noté BFD au tableau officiel pour la course

Vert dépose une réclamation contre mauve.
Que fait le jury après avoir déclaré la réclamation recevable ?

Départ volé sous Noir



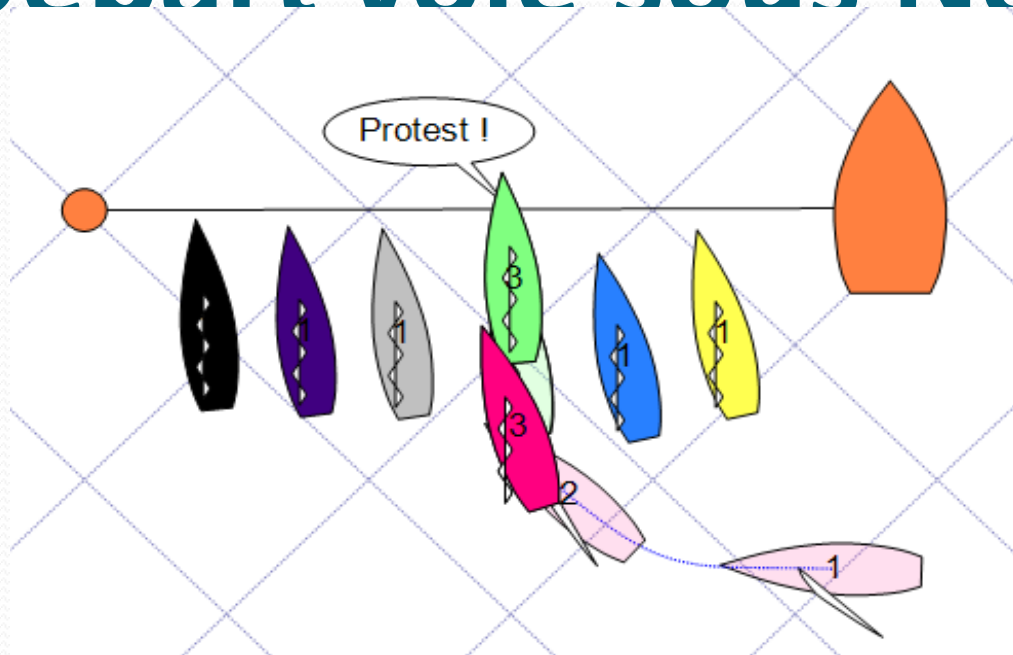
- En position 2, Mauve s'engage sous le vent de Vert et devient prioritaire (RCV 11)
- mais, **quand** Vert **acquiert la priorité, il doit au début laisser la place** à Mauve **de se maintenir à l'écart**, ce qu'il ne fait pas et enfreint donc la RCV 15 et devrait être disqualifié
- mais la priorité est **acquise** en raison de **l'action de mauve**
- Vert ayant enfreint la RCV 30.3 (BFD) de par la faute de Mauve, il doit être exonéré de cette faute (RCV 64.1a) .
- Comment cela sera-t-il enregistré sous Freg ?
- Le commissaire aux résultats a rentré sous Freg, l'Ordre d'arrivée en notant dans ce dernier, Vert BFD. Après instruction du jury, le BFD de Vert est supprimé de l'OA et une pénalité DSQJ est rentrée dans le module Pénalités pour Mauve.
- Donc après traitement, Vert est à sa place d'arrivée sur le classement de la course.
- Est-ce normal pour un bateau qui n'a pas **pris le départ** ?
- **RCV 11 SUR LE MÊME BORD, ENGAGÉS :** Quand des bateaux sont sur le même *bord* et *engagés*, un bateau *au vent* doit *se maintenir à l'écart* d'un bateau *sous le vent*.
- 15 Acquérir une priorité : Quand un bateau acquiert une priorité, il doit au début laisser à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart, sauf s'il acquiert la priorité en raison des actions de l'autre bateau
- 64.1 Pénalités et exonération : (a) quand, en conséquence de son infraction à une règle, un bateau a contraint un autre bateau à enfreindre une règle, l'autre bateau doit être exonéré.
- **Prendre le départ** Un bateau *prend le départ* quand, **ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après**, et ayant satisfait à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque, équipage ou équipement, coupe la ligne de départ en direction de la première *marque*.

Départ volé sous Noir



- Vert a commis deux fautes :
 - Sous pavillon Noir, il était au-dessus de la ligne (dans le triangle) dans la minute,
 - et n'a pas respecté la définition de **prendre le départ**.
 - Le jury a exonéré Vert pour la première faute car causée par Mauve,
 - mais rien n'empêchait Vert de revenir du côté pré-départ après le top pour *Prendre le départ*.
 - S'il était revenu du côté pré-départ, il aurait pu être classé à sa place d'arrivée, mais comme il ne l'a pas fait, il sera noté DNS
- **30.3 Règle du pavillon noir**
 - Si un pavillon noir a été envoyé, aucune partie de la coque, de l'équipage ou de l'équipement d'un bateau **ne doit se trouver dans le triangle défini par les extrémités de la ligne de départ et la première marque au cours de la dernière minute** précédant son signal de départ.
 - Si un bateau enfreint cette règle et est identifié, **il doit être disqualifié sans instruction**, même si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue,
 - **Prendre le départ** Un bateau *prend le départ* quand, **ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ au moment de son signal de départ ou après[...]**
 - **A4.2** Un bateau qui n'a pas **pris le départ**, qui n'a pas *fini*, qui a abandonné ou qui a été disqualifié doit recevoir les **points** de la place d'arrivée correspondant au nombre de **bateaux inscrits** dans la série **plus un**.

Départ volé sous Noir



- Pos 1 : 10 secondes avant le départ sous noir, mauve cherche une place sur la ligne
- Pos 2 : Mauve lofe car croit avoir de la place, mais voit gris au dernier moment et ne peut éviter le contact avec vert, car son stick se détache de la barre.
- Pos 3 : Sous le choc, Vert coupe la ligne 2 secondes avant le départ.

- Situation identique à la première jusqu'en 3, mais cette fois ci, un rappel général est signalé 1s après le top départ et Vert est noté BFD sur le tableau à l'arrière du bateau comité avant de relancer le départ.
- Vert informe le comité de son intention de réclamer contre Mauve et de reprendre le départ.
- Il n'y a pas de procédure pour faire une instruction directe sur l'eau avant l'envoi du nouveau départ, aussi, pas de possibilité d'exonérer Vert de sa faute.

Départ volé sous Noir



- Si vert reprend le départ, il enfreint la 3^{ème} phrase de la RCV 30.3 et doit être classé DNE.
- **62 Réparation**
- **62.1** Une demande de réparation ou une décision du jury **d'envisager une réparation** doit être basée sur la prétention ou la possibilité que le **score d'un bateau** dans une course ou série **a été ou pourrait être aggravé de façon significative, sans qu'il y ait eu faute de sa part [...]**
- Comme Vert reprend le départ, il ne peut prétendre à obtenir réparation car il commet une faute.
- De plus, il n'y a eu ni action ou omission inadéquate du comité de course, et dans le cas présent il n'y a pas de blessure ou de dommage physique, ni navigation déloyale ou mauvaise conduite notoire de la part du bateau Mauve, aussi même si Vert ne reprenait pas le départ, il n'aurait pas droit à réparation. Au mieux, il pourrait être classé DNS
- Concernant Mauve, en raison du Rappel Général, la RCV 36 annule sa pénalité.

30.3 [...] Si un **rappel général est signalé** ou si la course est *annulée* après le signal de départ, le comité de course doit **afficher son numéro de voile avant le prochain signal d'avertissement** de cette course, et si le départ de la course est redonné ou si la course est recourue, **il ne doit pas y participer.**

• S'il y participe, sa disqualification ne doit pas être retirée lors du calcul de son score dans la série.

36 Courses dont le départ est redonné ou COURSES recourues

• Quand le **départ** d'une course est **redonné** ou qu'elle est recourue, une **infraction à une règle, autre que la règle 30.3**, dans la course initiale ne doit pas empêcher un bateau de courir ou, sauf selon la règle 30.2, 30.3 ou 69, **faire qu'il soit pénalisé.**



Départ volé sous NOIR

Quand après un rappel général, un bateau apprend en voyant son numéro de voile affiché qu'il a été disqualifié par le comité de course selon la deuxième phrase de la règle 30.3 et qu'il pense que le comité de course a commis une erreur, sa seule option est de ne pas prendre le départ et ensuite de demander réparation.

Cependant, si le comité de course n'affiche pas son numéro de voile et qu'il court dans la course dont le départ est redonné, *il doit être classé BFD, et pas DNE.*



Faits présumés pour la question 1

Le comité de course envoie le pavillon noir comme signal préparatoire pour le départ d'une classe.

Le bateau A est identifié dans le triangle formé par les extrémités de la ligne de départ et la première marque pendant la dernière minute avant son signal de départ.

Après le signal de départ, le comité de course signale un rappel général.

Le comité de course disqualifie A sans instruction pour infraction à la règle 30.3, et affiche son numéro de voile avant le signal d'avertissement suivant de la course.



Question 1

Si A pense que le comité de course a fait une erreur quand il l'a identifié dans le triangle pendant la dernière minute, les règles lui permettent-elles de courir la course quand le départ de la course est redonné et puis de demander réparation ?

Réponse 1

La règle 30.3 exige clairement de A qu'il ne court pas dans la course dont le départ est redonné et précise que sa disqualification ne pourra être retirée s'il le fait.

Sa seule solution est de demander réparation, qui, si elle est donnée dans une série, sera normalement basée sur ses résultats dans les autres courses.



Faits présumés pour la question 2

Les faits présumés sont les mêmes que pour la question 1, si ce n'est que le comité de course a manqué à afficher le numéro de voile de A avant le nouveau signal d'avertissement de la course, et A a pris le départ de la course quand il a été redonné.



Question 2

A a-t-il droit à une place d'arrivée ?

Réponse 2

Non. A doit être disqualifié tel qu'exigé par la deuxième phrase de la règle 30.3. Cependant, puisque le comité de course a fait une erreur en n'affichant pas son numéro de voile entre le rappel général et le signal d'avertissement suivant de la course, il doit être classé BFD (disqualification selon la règle 30.3), et non DNE (disqualification non retirable selon la règle 90.3(b)). S'il demande réparation, arguant qu'il a droit à une place d'arrivée parce que le comité de course a fait l'erreur de ne pas afficher son numéro de voile, sa demande devra être rejetée. Bien que le fait de ne pas afficher son numéro de voile soit une omission inadéquate du comité de course, ce n'est pas l'omission qui l'a privé de sa place à l'arrivée, mais le fait qu'il ait été du côté parcours de la ligne de départ dans la minute précédant son signal de départ.

Cependant, s'il était classé DNE, la réparation devrait lui être accordée en changeant son classement en BFD.



Réclamation Arbitre

Jaugeur

UN JUGEUR PEUT-IL RÉCLAMER ?

Un certain nombre d'arbitres se posent cette question, et les réponses sont variables...

Que disent les RCV ?

Une recherche rapide nous donne 2 RCV (également listées dans la RCV 60.2) et une prescription :

- RCV 43 : Vêtements et équipement du concurrent, RCV 43.3.1 c) : Quand un contrôleur d'équipement ou un jugeur d'épreuve chargé de la pesée des vêtements et de l'équipement estime qu'un concurrent peut avoir enfreint la règle 43.1(a) ou 43.1(b), **il doit** en faire un rapport écrit au comité de course.
- RCV 78 : Conformité aux règles de classe, certificats, RCV 78.3 : Quand un contrôleur d'équipement ou un jugeur d'épreuve décide qu'un bateau ou un équipement personnel ne satisfait pas aux règles de classe, **il doit** en faire rapport par écrit au comité de course.

- 
- Prescription de la FFVoile (à la RCV 62), Pour les épreuves de la Fédération Française de Voile, le comité de contrôle d'équipement ou de jauge est composé du jaugeur d'épreuve et des éventuels contrôleurs d'équipement. Le jaugeur d'épreuve et les contrôleurs d'équipement font partie du comité de course pour les besoins de la règle 60.2.
 - RCV 60.2 : Cependant, quand un comité de course reçoit un rapport tel qu'exigé par la règle 43.1 (c) ou 78.3, il doit réclamer contre le bateau.

Il existe d'autres règles, comme l'identification, la publicité, les exigences de matériel de sécurité demandées par l'AC ou les IC, dans l'application desquelles la compétence du jaugeur peut être appréciée.

La prescription de la FFVoile inclut le jaugeur et les contrôleurs dans le comité de course. Et la RCV 60.2 précise qu'un comité de course peut, avec certaines restrictions, réclamer ou demander réparation. Celle-ci a donc valeur de règle

Qui est le comité de course ?

Dans le langage courant, le comité de course est souvent son président. Mais les règles ne parlent jamais de président, mais de comité de course au sens large. Un comité de course est ainsi une entité composée d'un ensemble de personnes chargé de mener à bien les rôles et devoirs précisés dans les RCV.

Le président est chargé de la responsabilité de son équipe. Il peut réclamer et être présent dans l'instruction, mais il peut aussi déléguer sa responsabilité à de tierces personnes.

Il peut, par exemple, déléguer l'arrivée d'une course à une équipe sur un autre bateau que le sien. L'arrivée sera bien jugée par le comité de course. En cas de réclamation ou de demande de réparation, le président du comité de course pourra demander à un membre de son équipe de présenter le comité de course. Par conséquent, compte tenu de la spécificité des problèmes de jauge, il devrait déléguer au jaugeur la responsabilité de réclamer et de soutenir cette réclamation devant le jury .



En appliquant cette démarche au jugeur, il peut donc représenter le comité de course à une instruction, ou signer une réclamation.

Il appartient au président du comité de course de fixer les règles de fonctionnement de son équipe et de s'assurer que les règles (de recevabilité par exemple) sont respectées.



Patrick !
C'est la pause déjeuner

CDV
FFVoile Comité Départemental de Voile du Finistère
Finistère





Match Racing

Présentation

Thierry POIREY Jean COADOU



Questions diverses