



## COMMISSION CENTRALE D'ARBITRAGE

### LE RAPPEL GENERAL

Bulletin d'information officiel des arbitres de la F.F.Voile

Mai 2011

#### Au sommaire de ce numéro :

- Jeunes arbitres sur le Championnat de France Minimes Flotte collective à Moisson Lavacourt
- Ajustement du nombre de coureurs minimum pour la prise en compte des résultats dans les classements
- Formation continue Comités de course « course au large
- Formation régionale en Alsace
- L'Utilisation du GPS sur les lignes de départ
- La photo du mois
- Mise à jour de la Clé Arbitre

[www.ffvoile.fr](http://www.ffvoile.fr)  
(rubrique Arbitrage)

 PARTENAIRE OFFICIEL

PARTENAIRES  
FÉDÉRAUX

 adidas



## LE RAPPEL GENERAL - mai 2011



### JEUNES ARBITRES SUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE 2011 - 17 AU 22 JUILLET À MOISSON LAVACOURT

La Commission Centrale d'Arbitrage renouvelle l'action réalisée en 2010 et accueillera 12 jeunes arbitres sur le Championnat de France Minimes Flotte Collective organisé à Moisson Lavacourt du 17 au 22 juillet 2011. Pour tous renseignements, contacter Paul Edouard Despierres, à l'adresse : [pauleduard.despierres@ffvoile.fr](mailto:pauleduard.despierres@ffvoile.fr)

### AJUSTEMENT DU NOMBRE DE COUREURS MINIMUM POUR LA PRISE EN COMPTE DES RESULTATS DANS LES CLASSEMENTS

L'observation du résultat des régates concernant les 4 premiers mois de 2011 montre que de nombreux résultats, faute d'un nombre suffisant de coureurs, ne sont pas pris en compte dans les classements fédéraux CNIF, CRIF.

Le Bureau Exécutif, sur proposition des départements Habitable et Voile Légère, a souhaité ajuster le nombre de coureurs minimum pour permettre la prise en compte des résultats dans les classements.

La modification suivante, rétroactive s'appliquera à tous les résultats 2011 :

- grades 5 (A, B et C) : 5 équipages minimum
- Grades 4 et 3 : 10 équipages minimum
- Grades 2, 1 et W : inchangé

### FORMATION COMITES DE COURSE « COURSE AU LARGE »

La Commission Centrale d'Arbitrage a réuni une quinzaine de comités de course nationaux ou internationaux dans les locaux de la FFVoile, pour deux journées de formation continue « Spécialisation Course au large », formation pilotée par Christophe Gaumont les 19 et 20 mai dernier. Après un mot de bienvenue de Jean-Pierre Champion, notre Président, Monsieur Denamur le directeur du CROSSA Etel, que nous remercions sincèrement pour sa visite dans nos locaux, a exposé les différents moyens de communication ainsi que les différents dispositifs de sécurité. L'après midi a été consacré au logiciel de positionnement Maxsea. Vendredi, les participants ont mis en commun leurs expériences de course au large, les débats ont porté également sur les interactions comité de course et directeur de course, les différents moyens de gérer les pénalités en course, les conventions d'arbitrage, la rédaction des instructions de course en particulier pour la gestion des départs, les contrôles d'équipement et la jauge.

### FORMATION RÉGIONALE EN ALSACE

La Commission Régionale d'Arbitrage de la Ligue d'Alsace a organisé les 5, 12 et 26 mars dernier à Wihr au Val une formation régionale. Le formateur, Théo Wendling, a utilisé les documents réalisés par la C.C.A. pour la formation régionale harmonisée. Cette formation a permis à deux candidats d'acquérir la qualification de juge régional stagiaire et de jaugeur régional stagiaire.



## LE RAPPEL GENERAL - mai 2011

### POSITIONNEMENT ET PRÉCISION GPS DES BATEAUX SUR UNE LIGNE DE DÉPART - C. GAUMONT

De plus en plus de bateaux utilisent un GPS pour se positionner sur les lignes de départ. La miniaturisation des récepteurs combinée avec des prix de plus en plus attractifs et la multiplication des logiciels de calcul permettent aux concurrents de recevoir de précieuses informations pour se situer sur les lignes de départ.

#### Quelles sont les conséquences sur le déroulement des courses ?

Comment se positionnent les bateaux ?

Durant la période de pré départ, les bateaux se positionnent différemment, surtout sur les grandes lignes de départ. Ainsi, on peut remarquer que

- la flotte se positionne plus haut qu'avant
- le traditionnel ventre en milieu de ligne, surtout sous pavillon noir, est beaucoup moins prononcé, et certains bateaux créent des points de fixation, ce qui positionne la flotte plus près de la ligne
- la prise de risque des concurrents est plus grande. Ainsi sur 10 courses courues en J80 lors du dernier Spi Ouest France, tous les départs ont commencé sous pavillon P par un rappel général, puis des procédures sous pavillon noir.

Si le comité bouge la ligne en rallongeant son mouillage, toutes les données GPS des coureurs sont « faussées » et la probabilité d'un rappel général est fortement accentuée.

Enfin, Les OCS sont parfois mal compris des concurrents qui ont à leur disposition, en plus de leurs traditionnels repères sur le plan d'eau, les données de leurs instruments qui sont réputés fiables. Ces coureurs demandent souvent des explications au Comité, ou déposent une demande de réparation.

#### Quelles sont les bénéfices et les travers de cette aide ?

La mesure chiffrée de la distance qui sépare un bateau de la ligne de départ est une aide précieuse pour se situer au milieu de 2 points. Cette distance peut même être convertie en temps, le GPS intégrant la vitesse du bateau dans certains appareils.

Mais ces données peuvent se révéler d'une précision insuffisante si les elles sont utilisées brutes, sans tenir compte de la fiabilité du positionnement.

#### Quelle est l'incertitude de l'alignement de 2 points en mer ?

La ligne de départ est définie dans les IC par 2 points, matérialisés par 2 mâts arborant des pavillons oranges. Ces 2 points sont sur un bateau et ne sont pas réellement fixes.

Le bateau évite plus ou moins sur son mouillage en fonction :

- de sa taille et de son fardage,
- de son type de mouillage (le bout après la chaîne amplifie l'évitement)
- du vent ou du courant, une rotation à droite ou à gauche faisant tourner le bateau pour modifier la longueur et l'orientation de la ligne, et de manière différente puisque les 2 bateaux ne sont pas les mêmes
- du rapport d'intensité entre le vent et le courant, les bateaux évitant plus en fonction du vent ou en fonction du courant selon les risées, et ce à quelques nœuds près.



## LE RAPPEL GENERAL - mai 2011

### GPS (SUITE) ...

On peut donc estimer, dans des conditions les plus stables possibles que chaque mât se trouve au centre d'un cercle d'un mètre de rayon, rayon qui peut aller jusqu'à 5 mètres dans une mer formée et du vent oscillant.

#### **Quelle est la précision du GPS ?**

Les différents documents techniques disponibles montrent que la précision (accuracy) moyenne d'un GPS peut atteindre 5 à 10 mètres dans 95% des cas.

Cette donnée est disponible dans l'affichage de la majorité des GPS. La précision affichée indique en mètres le rayon d'un cercle dans lequel figure 50% des positions calculées.

#### **Quels sont les droits et les devoirs d'un comité de course ?**

La RCV 27.2, précise que « *Au plus tard au signal préparatoire, le comité peut déplacer une marque de départ* ». Cette possibilité offerte par les règles permet d'ajuster la ligne de départ et est très utile pour mouiller de belles lignes.

Pour rester réactif face aux conditions météo changeantes, le comité de course doit pouvoir continuer à modifier sa ligne jusqu'à 4 minutes avant le départ.

Mais souvent les concurrents ont relevé la position des bateaux comités bien avant.

Il peut être utile d'informer les concurrents dans le cas d'une modification tardive de la ligne. Une annonce à la VHF si les concurrents sont équipés, voire la présence ostensible d'une personne s'affairant sur le mouillage à l'avant ne nuit en aucun cas à l'équité sportive de la course.



Le GPS donne un point unique, qui dépend de la position de l'antenne dans le bateau. Les règles définissent un ensemble mobile, composé de la coque, de l'équipement ou de l'équipage.

Certains systèmes transmettent la position des bateaux sur un écran, que le comité de course peut consulter, mais ne permet pas (ou pas encore) de savoir si un bateau est du côté parcours au moment de son signal de départ.

Par contre, il peut permettre d'identifier un bateau qui pourrait être masqué par un autre.

#### **Conclusion**

Le GPS est une aide précieuse pour les concurrents lors du départ. De l'estimation de la fiabilité de ses données dépend l'importance de la prise de risque.

Une position GPS ne permet pas au concurrent de prouver qu'il a pris un bon départ.

Pour les comités, plus de bateaux sont positionnés plus près de la ligne, et l'analyse de la situation est peut être plus difficile.

Quoiqu'il en soit, la visée de la ligne est un jugement de l'arbitre, et ce jugement reste souverain quelque soient les moyens utilisés par les concurrents.

Il est souvent intéressant de discuter avec les concurrents OCS pour voir comment ils ont perçu la situation, et leur expliquer ce que le comité a vu...



## LE RAPPEL GENERAL - mai 2011

### LA PHOTO DU MOIS

Nos remerciements à Christian Chardon pour sa photo prise à l'occasion de la Semaine Olympique Française de Voile 2011.

### MISE À JOUR DE LA CLÉ ARBITRE

- Dans l'onglet 4 « Règlementation, Administrations »
  - Le manuel de préparation à l'examen du certificat de radio-téléphoniste (version de février 2011)Suite à l'Assemblée Générale de la FFVoile du 26 mars 2011 :
  - Les statuts de la FFVoile,
  - le règlement intérieur
  - Le règlement financier de la FFVoileSuite au Conseil d'Administration du 4 mars 2011 :
  - Le règlement technique de la FFVoile
  - Le règlement sportif de la FFVoile
- Dans l'onglet 5 « CCA »
  - Le Rappel Général de mars 2011
- Dans l'onglet 7 « Boite à outils »
  - FREG 2011, version 7.5



Corinne Aulnette  
Cadre fédéral responsable de la C.C.A.

Jean-Luc Denéchau  
Président de la C.C.A.