



Qui sont ces étranges individus qui acceptent de passer des journées au mouillage, ballotés par les vagues ? Ces juges qui traitent les litiges, ces jaugeurs qui pèsent et mesurent ? La FFVoile recense près de mille arbitres, tous bénévoles. De la régates de dériveur à la course océanique, ils appliquent les règles de course et font respecter l'équité sportive. Revue d'effectifs.

LES HOMMES DE L'OMBRE



Les arbitres sont tous bénévoles. Raison de plus de respecter leur travail.

"Trois, deux, un, départ... bon départ !"

La voix du Comité de course crachote dans la VHF. L'équipage est au rappel, les voiles bordées. Le grand jeu de la régates bat déjà son plein. Le tacticien cherche à optimiser la trajectoire, les régleurs peaufinent le point de tire et jouent du chariot de grand voile, le barreur est concentré au maximum. Le bateau comité, lui, est très vite loin dans le sillage. Qui n'a jamais assisté à

l'activité d'un Comité de course ne peut comprendre pourquoi le bateau éponyme ressemble autant à une ruche bourdonnante à l'heure du top. C'est que pour donner un départ dans de bonnes conditions, il faut du personnel.

La ruche du bateau comité

A tout seigneur tout honneur, Monsieur le Président du Comité de course. C'est lui qui décide du timing, qui prend les décisions

finales sur le parcours, qui choisit l'orientation de la ligne de départ. C'est en quelque sorte le chef d'orchestre qui va veiller à ce qu'aucune fausse note ne vienne troubler la partition. Pour l'assister on trouve dans l'ordre : un pavillonneur chargé de hisser les signaux visuels, une personne qui assurera les signaux sonores, un viseur et homme ou femme à tout faire indispensable, quelqu'un chargé du secrétariat... Il s'agit de tout noter, d'enregistrer le moindre

incident, car ensuite la parole du Comité de course fera foi en cas de contestation éventuelle d'un concurrent. Sur l'eau, le Comité de course est assisté par son mouilleur, chargé de positionner les bouées, les marques de parcours. Le mouilleur est l'homme de l'ombre par excellence. Il doit bénéficier de la confiance absolue du président de Comité. C'est pourquoi bien souvent, ce sont les mêmes tandems qui officient : savoir qu'on a sa disposition un

mouilleur efficace, capable d'anticiper les bascules de vent, réactif aux différents ordres et contre-ordres qu'imposent les variations du vent est essentiel. "Bien connaître les gars avec qui on travaille est essentiel", assure Michel Morin ancien coureur de la Mini-Transat, qui officie maintenant au sein de son club de Loguivy de la Mer, comme Comité de course. En outre, le mouilleur doit être capable de donner les bonnes informations : sur un parcours olympique en habitable, les bords de près peuvent atteindre deux milles et parfois entre le haut et le bas du parcours (les tacticiens ne le contrediront pas), il peut y avoir des différences très significatives de l'orientation du vent. Donner les bonnes informations et être capable de faire le tri, sont choses essentielles pour le bon déroulement de la course. Enfin, bien souvent en bout de ligne et dans le cas de flottes importantes, on retrouve le viseur qui, de son côté, signalera les éventuels imprévus qui seraient tentés de voler le départ.

Trouver le juste ton

Rappel individuel ! Combien de fois a-t-on entendu tel ou tel régatier émérite se plaindre d'avoir été identifié comme ayant mordu la ligne de départ avant le top ? Dans ce cas, il faut être clair, rapide, précis. Une bonne synchronisation entre le viseur et le décompte du chronomètre est alors indispensable. C'est typiquement le moment où il faut avoir des nerfs.

Etre capable de noter les numéros de voile des contrevenants, hisser le célèbre pavillon "X", ne pas oublier le signal sonore indispensable (c'est même le seul qui le soit) et ce dans un temps forcément très limité. On considère qu'un délai de dix à quinze secondes paraît adapté, même si aucune règle ne définit formellement celui-ci. Autre cas de figure : quand le président du Comité de course a affaire à une flotte particulièrement indisciplinée. Déterminer au bout de combien de rappels généraux, il est de bon ton de monter d'un cran dans les sanctions et hisser un pavillon "Z" ou, menace suprême un pavillon noir. C'est un rapport plus subtil que l'on croit : trouver le ton juste vis-à-vis des concurrents passe aussi par des mesures adaptées à la situation. Bien évidemment, le départ d'une course transocéanique ne peut être comparé avec un parcours banane en dériveur. Les niveaux des flottes sont aussi déterminants : les départs en monotypes sont généralement beaucoup plus chauds. On a vu parfois aussi des régatiers incorrigibles qui même sous pavillon noir continuaient de s'envoyer allègrement au lof sur la ligne de départ. Dans ce cas, la règle est simple : dans ce cas, la règle est simple : pas vu, pas pris... L'arbitraire tombe : tous les voiliers identifiés sont exclus de la course. Mais pour parvenir à de telles extrémités, c'est qu'il n'existe plus vraiment d'alternatives. Il restera encore bien d'autres situations à gérer au cours d'une régates jusqu'aux pointages sur la ligne d'ar-

rivée qui doivent bien évidemment être faits avec toute la rigueur que demande la course. Dès que les flottes sont un tant soit peu importantes, des systèmes de double pointage sont mis en place pour éviter d'éventuelles erreurs. Il faut encore compter avec les éventuels changements de parcours, les réductions pour cause de vent défailant ou de timing à respecter compte tenu de la soirée de la remise des prix... Là encore, un bon sens de l'anticipation, et parfois aussi une certaine empathie vis-à-vis des coureurs sont des éléments déterminants.

Jurys et jaugeurs, rois du tapis vert

L'essentiel du travail des juges et jaugeurs, lui, se déroule à terre. Ils sont en quelque sorte les gardiens du temple, ceux qui vérifient que nos régatiers respectent les règles et courent en totale équité sportive. Si le travail des jaugeurs se déroule essentiellement en amont de la course sur le contrôle des bateaux, le jury, quant à lui, statue une fois la régates terminée exception faite des cas d'arbitrage sur l'eau. Qu'on ne se y trompe pas : le travail du jury est d'abord d'essayer d'établir des faits, à la lumière des observations du Comité et des déclarations des solitaires ou équipages impliqués. Une fois ces faits établis, il en découlera automatiquement l'application d'une règle. C'est d'ailleurs une des difficultés que rencontrent parfois les juges : faire comprendre aux concurrents déboutés ou condamnés qu'il ne s'agit pas de bonne ou de mauvaise foi, mais bien d'une application stricte des règles qui régissent le jeu. Ce qui explique que parfois, dans certains cas litigieux, l'étude de certaines protestations peut prendre de longues heures. "Le travail de juge est passionnant, mais il est parfois relativement ingrat. Ce n'est jamais très agréable de sanctionner quelqu'un, même si cela fait partie des règles du jeu." témoigne un juge régional qui officie depuis de nombreuses années.

Un corps de bénévoles

Qui sont-ils ces bénévoles ? Principalement d'anciens régatiers, qui trouvent là un bon moyen de rester en contact avec le milieu. Pour être arbitre, il faut disposer d'un minimum de temps : les formations sont relativement longues et il faut pouvoir s'investir sur de nombreux week-ends. On ne s'étonnera donc pas de trouver parmi le corps arbitral de nombreux retraités. Pour d'autres, c'est aussi une occasion de progresser, notamment dans la connaissance des règles. Avoir été de l'autre côté de la barrière permet de mieux appréhender le fonctionnement d'un corps arbitral ou comité de course. Arriver devant un jury en connaissant parfaitement les arcanes des procédures permet aussi d'être plus serein et d'éviter de se faire piéger sur des questions de forme. L'activité d'arbitrage demeurant totalement bénévole, il faut avoir la passion de la régates et de l'organisation d'une manifestation cheville à corps pour accepter parfois de passer des heures à attendre sur l'eau que les premiers concurrents viennent franchir la ligne d'arrivée, surtout quand les conditions météorologiques sont défavorables. Il faut de même aimer l'arbitrage pour rester parfois jusqu'à deux ou trois heures du matin pour enquêter des litiges entre concurrents... dont tous les cas ne sont pas forcément d'école. Mais si l'envie vous prend de venir donner un coup de main au sein de votre club, vous y découvrirez une autre facette de la course, cette confrérie des arbitres qui, l'air de rien, recense une mine d'informations forcément instructives. On ne compte plus les coureurs – même pros – à s'être déclarés positivement instruits après avoir pris enfin le temps de discuter avec des arbitres, à l'heure du cocktail d'après régates. Enfin, voir se jouer des coulisses une pièce parfois autrement plus subtile quelle ne paraît du dehors peut s'avérer réellement passionnant.

Pierre-François Bonneau

Souvent d'anciens régatiers qui trouvent là un bon moyen de conserver le contact avec le milieu.

