



Au passage de Katie fin avril, il y avait quoi à La Trinité ? 30 ? 35 nœuds ? Plus ? À une époque, il en fallait plus pour défriser les purs !



CHRISTOPHE GAUMONT

- Arbitre international
- Comité de course
- Directeur de course

Pourquoi on ne sort plus quand il y a baston ?

Le 38e Spi Ouest France a marqué les esprits parce que la tempête Katie l'a réduit à une seule journée de course pour la plupart des concurrents. Le Directeur de course Christophe Gaumont explique pourquoi.

Christophe Gaumont, 52 ans, est l'un des Comités de course français les plus réputés à l'international (recruté pour les Jeux olympiques de Pékin en 2008, de Londres en 2012 et de Rio cet été) et exerce régulièrement sur le territoire, notamment pour le Tour de France à la Voile ou le Spi Ouest France. Sur l'épreuve pascalle, il était cet année Directeur de course, donc concerné au premier chef par la tempête Katie qui n'a permis de naviguer que le vendredi et, pour les plus gros des IRC, le samedi. Une bonne part des 360 équipages inscrits n'a donc régaté qu'un jour sur les quatre au programme... Au-delà de ce qu'affiche l'anémomètre et de l'avis des uns et des autres, il explique quels critères pèsent dans sa décision de faire courir ou non.

À l'international, un PRO (Principal Race Officer) officie sur les événements impliquant plusieurs ronds conduits par plusieurs

La solitude du Directeur de course. Nommé pour assurer le bon déroulement d'une grosse épreuve, le Directeur de course (ou PRO) est celui qui prend un certain nombre de décisions (dont celle d'envoyer les concurrents sur l'eau). Mais il travaille d'abord en équipe avec l'organisateur et les Co-

Comités de course et leurs équipes. Son rôle s'apparente à celui du chef d'orchestre qui garantit le bon déroulement global de l'événement ; il collabore avec les équipes en mer et l'organisateur et officie à terre.

mités de course qui officient en mer. « Je ne saurais pas dire de combien de temps j'ai besoin pour prendre ma décision et il m'arrive de me planter... Il faut toujours rester humble. Ne pas penser que l'on sait, car il se passe toujours des choses qui sont sensées ne jamais arriver. Il faut aller voir ce qu'il y a sur le plan d'eau, rechercher les signes connus et précurseurs, s'appuyer sur les forces de son équipe et douter, quoi qu'il arrive. »

Anticiper. Le paramètre de la météo, central dans la pratique de la régate, est pris en compte bien en amont de l'événement afin de se projeter dans un programme optimisé. « Dès le début de semaine, la météo du Spi s'annonçait mauvaise... Raison pour laquelle le vendredi soir, on avait déjà fait quatre manches. Avec les modèles GFS, Arpège ou Arome de Météo France, on a beaucoup gagné en précision et les logiciels comme Squid et Weather4D sont devenus plus accessibles. La météo, c'est comme un film qui se déroule et je m'efforce de me mettre dedans quelques jours avant en me plongeant dans les fichiers GRIB. »

Attendre les dernières infos. Afficher le bulletin de Météo France à l'intention des concurrents fait partie des obligations de l'organisateur, mais il ne saurait être l'unique source d'informations des Comités de course. « Météo France édite toutes les 12 heures mais moi, je travaille sur une maille de temps plus fine ! À quatre heures près, je fais une super journée ou une journée pourrie : cela dépend si la dépression passe à 13h ou à 17h. Les données des sémaphores et les relevés de vent faits en direct sur le littoral, comme ceux du programme Wind Morbihan, sont donc des données indispensables. Et évidemment, j'envoie aussi mes équipes sur zone. »

www.windmorbihan.com
Les relevés de vent en temps réel dans le Golfe du Morbihan, un site piloté par Claire de Nomazy.

Hierarchiser les critères de décision. « Lorsque je lance une manche à 16h dans 25 nœuds, ma décision n'aura pas la même portée si on est en hiver, que le vent souffle de terre et qu'une tempête est annoncée dans la nuit ou si on est en été et qu'il est prévu que le vent tombe. » Ce qu'il est donc impératif de prendre en compte pour un Comité de course :

1. **Les qualités marines des bateaux engagés.**

2. **Le niveau des concurrents.** « Comprendre : le niveau du concurrent le plus faible ! »

3. **Les caractéristiques du plan d'eau, abrité ou non, et l'état de la mer.** « Vingt-cinq nœuds par mer plate ou avec des vagues de 2 mètres, cela n'est pas la même chose. »

4. **Les moyens d'intervention disponibles,** en nombre et en qualité. « Le dimanche, sur le Spi, les bateaux du rond C ne tenaient pas à l'ancre ! »

5. **L'évolution de la situation météo** au cours de la journée.

6. **La tendance pour la suite.** « S'il est prévu que les conditions se durcissent dans la nuit, comme dans celle de dimanche à lundi sur le Spi, et que quelqu'un tombe à l'eau, la situation peut devenir critique. »

7. **La saison et la latitude** qui impliquent un certain nombre d'heures de jour, une certaine température de l'eau...

8. **L'endroit où mène le parcours.** « Si en montant à la bouée au vent, la flotte s'éloigne, c'est plus sûr, car en cas d'avarie, le concurrent sera ramené à la côte. »

9. **Le paramètre économique.** « Certes, les concurrents viennent pour régater, mais lorsqu'ils attendent en mer dans 25 nœuds, ils peuvent potentiellement abîmer le jeu de voiles qui est sensé leur durer toute la saison. »

Les règles de classe ou de championnat fixent parfois leurs propres

limites. « Chez les Open 5.70, les Multi 50, les 49er, les 49er FX ou les Nacra 17 par exemple, on ne navigue pas au-dessus de 22 nœuds de vent moyen. Le règlement de la World Cup olympique stipule que les régates doivent se courir entre 4 et 25 nœuds. »

« Le vent moyen, c'est le vent mesuré à 3 mètres au-dessus de l'eau, sur la zone de course. »

Règle de course fondamentale n°4. « Décision de courir. La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. »

« Dès lors qu'il est désigné sur une épreuve du calendrier, un arbitre est assuré en responsabilité civile via sa licence fédérale ; en revanche, la responsabilité pénale ne peut s'assurer. »

Règle fondamentale n°4 VS responsabilité. La meilleure prise de décision, c'est celle qui tient compte de l'ensemble des éléments connus sur le moment. « L'émission d'un BMS n'a jamais interdit de prendre la mer ; mais s'il est émis, je ne peux pas feindre de l'ignorer au moment d'envoyer les gens sur l'eau. Telle qu'elle est écrite, la règle n°4 correspond parfaitement à l'idéal anglo-saxon de liberté individuelle, pourtant elle n'est pas vraiment adaptée au droit français. Si un tribunal établit un lien de causalité directe entre une décision (ou une action) et un accident, l'auteur de la décision (ou de l'action) sera jugé responsable de l'accident. Bien sûr, cette responsabilité ne doit pas devenir paralysante non plus ! »

Tenter le coup. « Au Spi Ouest France, je savais que le bulletin météo du dimanche serait édité à 8h. J'avais donc intérêt, la veille, à demander à mes concurrents d'être sur les pontons tôt. Malgré le BMS, j'avais espoir de passer dans un trou de souris et j'ai envoyé tout le monde sur l'eau... Cela n'a pas pu se faire, mais je ne considère pas m'être planté. Mon leitmotiv est de toujours tenter le coup. Quant à annuler un événement de quatre jours très en amont, cela n'aurait pas eu de sens. D'autant qu'il n'y avait aucun indice qui annonçait que l'on ne pourrait strictement rien faire et qu'il y avait déjà toute une logistique en place. Tu peux toujours espérer trouver un créneau. »

Dialoguer avec les concurrents. En amont de la décision de faire courir ou non, les représentants des classes sont ceux qui renseignent le mieux sur les qualités des bateaux et le niveau de leurs flottes. « L'avis de concurrents comme Claire de Nomazy, qui est experte en météo à l'ENVSF, m'intéresse aussi. Une fois ma décision prise, il est indispensable de l'expliquer aux concurrents. C'est une question de confiance et de respect mutuel. »

Équité sportive. Attendre un "vent meilleur" n'a rien d'équitable, comme le dit le règlement de la World Cup olympique. « Les conditions de sécurité validées, il faut faire courir ! Car il y a aussi des mecs bons en pétrole ou bons dans la baston, et ils ont droit à leurs conditions ! Pour la petite histoire, aux Jeux de Londres, j'ai pris la décision de ne pas lancer la Medal Race des 470 Hommes parce que le vent était très faible et instable. Pour moi, il était essentiel de respecter les athlètes qui jouaient leur médaille olympique et de ne pas les envoyer sur l'eau pour rien. Mais quand il y a un faisceau TV réservé, ce n'est pas une décision anodine ! Faute de course, les spectateurs ont dû être remboursés de leurs places sur les gradins... Mais pour ma part, je n'ai jamais subi de pressions extérieures au moment de trancher. » •

Le Projet P&C définit un nouveau média destiné aux régatiers pros et amateurs, qui parle technique, tactique, stratégie, règles de course, météo, préparation physique, cas pratiques... Et favorise les échanges et la transmission de connaissances. Il sera publié sur le web et accessible via un abonnement.

L'article ci-dessus a été publié le 22 avril 2016, dans le cadre de ce projet P&C, grâce à la contribution de Christophe Gaumont. S'il vous a été transféré par l'une de vos connaissances et que vous l'avez trouvé pertinent, rejoignez-nous [en cliquant ici](#).

P&C

Manon Borsi, pour le projet P&C
• Ancienne de l'équipe de France de voile olympique
• Toujours accro à la compétition
• Journaliste spécialisée dans la presse nautique