



CONSIGNES FÉDÉRALES AUX JUGES ARBITRES **COMPÉTITIONS EN BATEAU**

(Version 3 du 13 juin 2016)

1 - Documents à détenir à bord :

- . papiers du bateau (titre de navigation, attestation d'assurance)
- . permis mer de tous ceux qui en sont titulaires
- . un exemplaire de la liste des compétiteurs.
- . un exemplaire du plan de transmission
- . un exemplaire du plan de secours
- . le plan de la zone
- . un exemplaire du règlement de compétition
- . une feuille de suivi des prises.

2 - Matériel à détenir à bord

- . matériel de sécurité pour navigation jusqu'à 6 Nm d'un abri (1 brassière -mini 100N- par personne, coupe circuit, lampe étanche, mouillage, écope, bout de remorquage, miroir de signalisation, 3 feux rouges à main, corne de brume, compas magnétique, carte de la zone papier ou électronique, résumé textuel et graphique du RIPAM, résumé graphique du système de balisage),
 - . pavillon alpha de 50 cm de guindant, et mat de support,
 - . numéro de dossard du compétiteur (format A4 plastifié) fixé sur une partie très visible du bateau (haut de la console, rollbar),
 - . VHF 25 W (à défaut VHF portable chargée),
 - . deux téléphones chargés : celui déclaré par le compétiteur et celui du juge arbitre,
 - . de quoi écrire, même sous la pluie,
 - . de quoi mesurer les prises.

3 - Utilisation de la VHF :

La bonne réception VHF et la permanence de l'écoute sont de la responsabilité du compétiteur qui doit briefer son pilote en ce sens.

La VHF est utilisée prioritairement par le pilote (ou compétiteur s'il est à bord), qui doit s'assurer que le juge arbitre entend distinctement les conversations. Le juge arbitre répond lui-même aux appels s'il le juge nécessaire.

3 - 1 Réglage de la VHF :

- verrouiller la VHF sur le bon canal : celui du plan de transmission donné par le directeur de compétition. La plupart des VHF ont une fonction « LOCK » qui neutralise les touches de changement de canal et évite ainsi les changements intempestifs.
- activer la puissance d'émission la plus forte. La plupart des VHF ont une touche Hi/Lo qui permet, par appuis successifs, de choisir la puissance d'émission.
- régler le squelsh. Le bon réglage est celui le plus bas possible, qui élimine néanmoins le bruit de fond.

3 - 2 Procédures radio :

- avec une VHF portable, tenir l'antenne (donc la VHF) verticale et le plus haut possible : la portée dépend fortement de la hauteur de l'antenne.
- parler à l'abri du vent pour éviter le fort bruit produit par le vent dans le micro de la VHF.
- pour commencer une conversation, commencer par citer celui qu'on appelle, et s'identifier dans la foulée. Le bateau ayant pour indicatif dossard 3 qui appelle le PC mer doit dire : " PC mer de dossard 3"
- attendre la réponse de l'appelé. Ici le PC mer répond : "dossard 3 de PC mer j'écoute".
- ensuite dire distinctement ce qu'on a à dire.
- ne pas couper une conversation en cours.
- lors du « check radio » initialisé par le directeur de compétition avant de quitter le port, répondre dans l'ordre des indicatifs. Ainsi le bateau embarquant le compétiteur ayant le dossard 3 ne répond "dossard 3 à l'écoute" qu'après avoir laissé aux deux premiers le temps de répondre.
- s'il y a trop de brouillage sur la fréquence, le directeur de compétition peut décider et ordonner le passage sur la fréquence de dégagement. Il demandera alors un accusé de réception : « A tous les compétiteurs ici le PC mer. Passage sur la fréquence de dégagement canal 8, je répète pour tous les compétiteurs passage sur le canal 8. Accusez réception».
- l'accusé de réception se fait dans l'ordre des dossards : « dossard 1 bien reçu canal 8 » puis « dossard 2 bien reçu canal 8 », etc...

- une fois l'accusé de réception envoyé, passer sur la fréquence assignée, et attendre la demande de check radio :
- le check radio du PC mer sur le nouveau canal peut tarder : le PC mer peut en effet être encore sur le canal précédent, en train de vérifier que tous les bateaux ont accusé réception du changement de canal.
- Lorsqu'il a reçu tous les accusés de réception, le PC mer passe sur le nouveau canal et fait son check radio : « à tous les compétiteurs ici PC mer. Check radio canal 8 »
- répondre à cette demande avec discipline, c'est-à-dire quand c'est son tour : « dossard 1 sur la fréquence », puis « dossard 2 sur la fréquence », ...ne répondre que quand les indicatifs précédents ont répondu.
- si le dossard N tarde à accuser réception, le PC mer invitera le dossard N+1 à accuser réception avant le dossard N.

4 - Rôles des juges arbitres

D'une façon générale, le juge arbitre est le bras droit du directeur de compétition : il fait appliquer les lois et règlements en général, et le règlement de compétition en particulier. Sa compétence s'applique tant vis-à-vis du compétiteur et du pilote qui lui sont affectés que vis-à-vis des autres compétiteurs, notamment ceux qui n'auraient pas de juge arbitre à bord.

Sa présence au briefing de cadrage fait par le directeur de compétition la veille est obligatoire. Il doit :

4 – 1 avant le départ des bateaux :

- respecter les horaires de début de journée,
- vérifier que la VHF du bateau est bien audible et sur le bon canal à tout moment,
- vérifier que le téléphone déclaré par le compétiteur est bien allumé, accessible et audible,
- avoir son propre téléphone allumé, accessible et audible,
- vérifier la présence à bord des documents listés au point 1,
- vérifier la présence à bord du matériel listé au point 2,
- prendre connaissance du GPS, notamment des différents modes d'affichage et comment afficher la vitesse
- vérifier que les points GPS des zones sont bien créés et exacts
- faire afficher la zone de compétition sur le GPS
- assister au briefing de sécurité qui précède chaque manche,

4 – 2 pendant la compétition :

- vérifier que le pilote répond aux appels à la VHF avec discipline, en utilisant les indicatifs du plan de transmission,
- faire respecter les consignes données par le directeur de compétition,
- prévenir le directeur de compétition de toute impossibilité de respecter une consigne donnée,
- faire respecter la vitesse max de 20 kt lors des déplacements : pour cela, demander que la vitesse soit affichée en permanence sur l'écran du GPS.
- surveiller le respect des règles de sécurité (voir point 7) et de la réglementation (voir point 8).
- vérifier que le pilote ne s'éloigne pas trop de son compétiteur (50 m) et qu'il se met au point mort lorsque son compétiteur est sous l'eau ou qu'il n'a pas visuel sur un autre compétiteur dont il est à moins de 100 m de la bouée (ou du bateau).
- participer à la sécurité du compétiteur vis-à-vis des plaisanciers,
- donner ou faire donner la position du bateau au directeur de compétition à chaque fois qu'elle change notablement, et minimum toutes les heures, en utilisant tous les moyens du bord (VHF, téléphones)
- enregistrer au fur et à mesure les prises du compétiteur sur la feuille de suivi : noter l'heure, l'espèce, la taille.
- surveiller le respect de la réglementation en matière de pêche sous-marine,
- vérifier l'application du règlement de compétition,
- constater tout litige entre compétiteurs et en informer le directeur de compétition
- dans la mesure où la profondeur et le ressac le permettent, porter assistance au compétiteur en cas de besoin. Se mettre à l'eau si nécessaire. Dans ce cas, faire informer le directeur de compétition
- informer le directeur de compétition de tout cas justiciable d'un carton jaune ou rouge. Notifier au compétiteur la décision du directeur de compétition quant à l'attribution du carton.
- surveiller le respect de l'horaire de fin de compétition au point de sortie : pour cela, demander que l'heure GPS soit affichée.
- annoncer son arrivée au point de sortie à la VHF : s'assurer que le bateau de sécurité présent a bien reçu l'information.

4 -3 après l'heure de fin de compétition

- avant d'arriver à quai, demander au compétiteur de faire le tri de sa pêche. Celui-ci met les poissons qu'il présente à la pesée dans le premier filet, le restant de sa pêche dans le second filet.
- vérifier que les prises présentes dans les filets correspondent aux prises enregistrées au fur et à mesure.
- vérifier que les deux filets sont attachés ensemble et que le numéro de dossard est bien fixé à l'ensemble.
- annoncer au directeur de compétition et au PC terre son arrivée au port (VHF ou téléphone) : s'assurer que le directeur de compétition a bien reçu l'information.

- à l'arrivée à quai, surveiller que le compétiteur donne bien ses filets au PC terre. S'assurer que le PC terre a bien pointé la remise de pêche et lui remettre la feuille de suivi des prises.
- une fois la remise des pêches effectuée, rassembler le matériel (voir point 2) et les documents (voir point 1) qui avaient été mis à disposition par l'organisation, et qui doivent être transmis au juge arbitre de la seconde manche, ou rendus si la compétition est terminée.

NOTA : pour respecter la confidentialité des points des compétiteurs, les juges arbitres n'ont pas le droit de noter des amers ou coordonnées, ni de prendre de photo sans l'aval du compétiteur.

5 – Rôle des pilotes

Le pilote a pour rôle principal la surveillance sécuritaire du compétiteur. Il est le complice du compétiteur et a le droit (et le devoir) de l'aider. Il ne doit pas oublier de donner sa position au directeur de compétition à chaque fois qu'elle change notablement. La position se donne par rapport aux points remarquables que le directeur de compétition a listés lors de son briefing de cadrage.

5 – 1 Ce que le pilote a le droit de faire :

- donner au compétiteur tout le matériel qu'il demande (arbalète notamment)
- déployer ou rembobiner la ralingue
- ancrer le bateau (sauf si le règlement l'interdit)
- prendre le poisson pris, même s'il est encore sur la flèche
- couper les demi caudales des poissons concernés par l'arrêté
- si la profondeur et le ressac le permettent, aller récupérer son compétiteur qui le demande
- déposer ou récupérer une balise de marquage pendant la récupération surface du compétiteur, à la condition de ne pas s'éloigner à plus de 50 m du compétiteur. Mais attention : la balise de marquage ne doit pas être une autre bouée de signalisation de pêcheur sous marin.
- aider le compétiteur dans l'estimation du poids d'un poisson
- une fois le compétiteur et son mouillage de bouée à bord, se déplacer en laissant la bouée flottant à l'arrière pour gagner du temps sur le prochain positionnement.

5 - 2 Ce que le pilote n'a pas le droit de faire :

- charger une arbalète avant de la donner au compétiteur
- remonter la bouée à bord alors que le compétiteur est encore à l'eau
- attacher la bouée au bateau
- déplacer la bouée pour la rapprocher du compétiteur (il peut en revanche embarquer son compétiteur pour le repositionner proche de sa bouée)
- avoir son moteur en prise sans visuel de son compétiteur.
- avoir son moteur en prise sans visuel de tous les autres compétiteurs lorsque son bateau est à moins de 100 m de la bouée (ou bateau) d'autres compétiteurs
- remorquer le compétiteur
- s'éloigner volontairement de plus de 50m de son compétiteur (sauf cas de force majeure)
- entrer en conversation téléphonique ou SMS ou VHF avec tout autre pilote ou compétiteur
- naviguer à plus de 3 noeuds dans les ports, plus de 5 noeuds dans la bande des 300 m, et plus de 20 noeuds dans tous les autres cas.

6 - Les compétiteurs

Le règlement énumère un bon nombre d'interdits, résumés dans son article 18 qui liste les cas de cartons jaunes et rouges. Outre ces contraintes et interdits, il est bon de préciser, parmi les pratiques habituelles de chasse en bateau, lesquelles sont permises, et lesquelles ne le sont pas.

6 – 1 : Ce que le compétiteur a le droit de faire :

- être repositionné proche de sa bouée en embarquant sur son bateau
- ancrer sa bouée
- utiliser une ralingue (max 30 m)
- laisser sa bouée en dérive avec lui
- entrer en conversation téléphonique (mais pas VHF) avec son capitaine

6 – 2 : Ce que le compétiteur n'a pas le droit de faire :

- s'éloigner à plus de 30 m de sa bouée (donc à l'émersion, si cette distance n'est pas respectée, il doit se rapprocher de sa bouée à la palme ou en bateau).
- s'approcher à moins de 30 m d'un autre compétiteur ou de sa bouée
- mouiller sa bouée à moins de 30 m d'une autre bouée
- se faire tracter par son bateau
- entrer en conversation téléphonique ou SMS ou VHF avec tout autre compétiteur ou pilote

7 – Sécurité

- le premier danger qui guette les compétiteurs, c'est l'hélice des bateaux, et plus particulièrement celle de son propre bateau. Même en cas d'urgence, il faut garder ce premier danger à l'esprit.
- lorsque le compétiteur est sous l'eau, le moteur doit être au point mort.
- lorsque le compétiteur est en surface, les déplacements peuvent se faire, à vitesse très réduite,
- donc si un plaisancier est vu avec une route convergente vers le compétiteur, il faut intervenir suffisamment en avance pour respecter ces trois premiers principes de sécurité. Ce cas est un cas de force majeure pour déroger à la règle d'éloignement des 50 m du compétiteur.
- dans la mesure où la profondeur et le ressac le permettent, il faut venir en aide à tout bateau de compétiteur qui le demande,
- en cas de problème d'ordre médical, il faut informer le directeur de compétition qui donnera les premières consignes (attente du médecin ou navigation vers un point de rendez-vous).
- en cas de ressac, les compétiteurs sont capables de s'approcher très près du bord en prenant leurs responsabilités. Les bateaux sont bien plus en danger que les compétiteurs. Il y a interdiction de s'approcher du bord dans ces conditions. Ce cas est un cas de force majeure pour déroger à la règle d'éloignement des 50 m du compétiteur.
- en cas de houle, surveiller les séries qui peuvent générer une déferlante de temps en temps, notamment sur les hauts fonds,

8 - Respect de la réglementation

- la vitesse est limitée à 3 nœuds à l'intérieur des ports
- la vitesse est limitée à 5 noeuds dans les chenaux de sortie des ports, ainsi que dans la bande des 300 m.
- montrer le pavillon Alpha du début à la fin de la compétition, c'est-à-dire tant qu'il y a un compétiteur à l'eau.
- pêche interdite à moins de 150 m d'engins de pêche balisés (navires en action de pêche, filets, casiers).
- mais bien noter qu'un engin de pêche dont la balise ne comporte pas l'immatriculation du bateau du propriétaire est un engin illégal, qui n'entre donc pas dans la catégorie des engins de pêche balisés.

9 - Conseils / informations diverses

- prendre un vêtement de pluie très imperméable et qui coupe le vent.
- prendre des vêtements chauds.
- prendre de quoi se protéger du soleil (crème, chapeau, lunettes)
- prendre de quoi boire
- prendre une housse étanche pour le téléphone.
- une paire de jumelles rend la surveillance très efficace et attrayante