

Le coin de la VRC (Voile Radio Commandée)

La Voile Radio Commandée : mais oui, c'est de la voile !

Le public l'ignore souvent (et parfois même le monde de la voile lui-même) : la VRC (Voile Radio Commandée) est bel et bien une discipline à part entière de la Fédération Française de Voile, avec ses classes, son calendrier, ses épreuves locales, nationales et internationales (où les anglais, encore eux, nous tiennent là aussi la dragée haute..!).. et surtout ses forums de classe dont la lecture donne un bon aperçu de l'esprit VRCiste, ses bons, ses merveilleux, et ses moins bons cotés.

Au niveau international, la pratique dispose d'une association internationale – [l'IRSA](#) – qui est l'entité représentative de la pratique auprès de World Sailing (1) et assure à ce titre tout un ensemble de missions, dont le travail, conséquent, d'adaptation des règles à cette pratique à la fois très semblable aux autres et très spécifique du sport de la Voile.

La petite présentation qui suit n'a pas vocation à décrire en détail la pratique: les sites de classes – celle d'[IOM](#), celle de [M \(ou Marblehead\)](#), sont les plus actives en France et font ça très bien), mais de rappeler les éléments de base à connaître pour comprendre les spécificités de l'arbitrage de ce type de bateaux.



Source photo : <http://www.snonantes.com/vrc/>

La VRC, comment ça marche ?

Il existe différentes classes de Voile Radio Commandée, les plus pratiquées étant le 1 Mètre (ou IOM) et le Marblehead (ou M). Chaque classe a ses spécificités, mais dans tous les cas, on a un engin flottant, avec des voiles, un gouvernail et une quille, qui navigue téléguidé par une radio que tient son skipper, resté à terre. La radio a 2 canaux de commandes : un pour le safran (lofer/abattre), un pour les voiles (border/choquer).

On allume la radio, on met le bateau à l'eau... et c'est parti : les parcours sont de type « banane » ou triangle, avec une ligne de départ et d'arrivée (souvent la même) que l'on s'efforce de mettre en face de la « zone de contrôle », territoire délimité depuis lequel les coureurs guident leur joujou. Les coureurs sont répartis en « flottes » de maximum 24 bateaux : au delà de ce nombre (qui va évoluer), ils courent donc alternativement une flotte après l'autre, suivant un système de course (souvent le HMS) propre à la VRC. On a donc, au delà d'un certain nombre de coureurs inscrits, des moments où un coureur régate et des moments où il est en

stand by. Dans ce dernier cas, il peut être sollicité comme « observateur » pour la flotte qui court (cf ci-dessous).

Pendant tout le temps d'une course, les coureurs doivent rester dans cette zone de contrôle qu'ils partagent – c'est là que ça devient rigolo – avec des arbitres (des Umpires en fait, car ils font de l'arbitrage direct), des « observateurs », qui complètent l'équipe d'arbitres (ils peuvent être des coureurs en stand by, et sont habilités à signaler des contacts entre bateaux, mais pas les sanctionner).

Souvent juste derrière la zone de contrôle, se trouve une zone libre où peuvent circuler des spectateurs (souvent nombreux pour les gros événements).

L'arbitrage se fait « à chaud », c'est à dire sur l'eau pendant les courses (mais le droit de réclamer est maintenu, dans certains cas, après la course), réglementé par « l'Addendum Q » dédié à la VRC : lors d'un incident constaté par les Umpires ou des réclamations entre coureurs, des appels à la voix sont faits pour « protester », reconnaître une faute ou imposer une pénalité. Ces pénalités sont soit effectuées spontanément par les coureurs fautifs, soit attribuées par les Umpires en cas de litige non résolu. Une pénalité spontanée est en général d'un tour complet (le bateau effectue un virement et un empannage), une pénalité imposée par un Umpire est en général de 2 tours complets... voir plus si la faute est importante.

Le décor ainsi planté, cela semble, en apparence, assez proche de la voile dite « grandeur » (comme les VRCistes appellent la pratique sur de vrais bateaux). On verra plus bas qu'il n'en est pas tout à fait ainsi...



Photo Larry Grant (IOM Worlds 2015 – San Francisco)

Petit historique... ou comment une lasériste arbitre se retrouve au bord d'un plan d'eau avec une télécommande à la main...

C'est à mon fils que je dois d'avoir découvert la Voile Radio Commandée, en 2001, lors de notre arrivée à Nantes. Comme de nombreux modélistes navals – il construisait à l'époque, dans un club de modélisme, des répliques du Muscadet de son célèbre grand-père – il a souhaité un jour voir si ses engins flottaient, puis – atavisme familial oblige – a voulu expérimenter leur vélocité autour de 3 bouées. C'est ainsi que nous avons découvert, par hasard, le club « Rives de Loire Voile Modèle », dont les membres deviendront, pour des années, à la fois des amis et les moniteurs patients et bienveillants pour mon loulou devenu passionné.

En 2004, nommée juge régionale, j'ai tout naturellement commencé à arbitrer sur ces régates hautes en couleurs (le 1er coureur que j'ai disqualifié dans ma carrière de juge est d'ailleurs mon propre fils, qui ne manque pas de me le rappeler régulièrement...). J'ai très vite été passionnée par cette pratique et convaincue de son intérêt dans la

formation des arbitres. Nous autres juges, notamment, trouvons dans ces épreuves le moyen de faire des « gammes » extrêmement formatrices sur le chapitre 2 et donnons un coup de pouce déterminant à notre apprentissage dans ce domaine. En voile « grandeur », l'arbitrage semi direct sur l'eau ou l'application de l'[annexe P](#) (sanctions sur l'eau des infractions aux règles de propulsion) sont encore loin d'être la norme sur les épreuves de niveau régional ou inter régional où les réclamations sont par ailleurs peu nombreuses. Les juges régionaux (ou les stagiaires ayant besoin d'être évalués) ont donc parfois le sentiment de se déplacer pour rien sur ces régates locale. La VRC est une discipline dans laquelle, dès la 1ère seconde de la 1ère course, quel que soit son niveau, il y a des décisions à prendre... et des choses à apprendre. L'arbitrage en VRC est, à mes yeux de juge et formateur de juges, une des meilleures écoles qui soient... pour peu que l'on y aille progressivement, qu'on soit doté d'épaules solides et bien accompagné, comme on va le voir ci-après.

Revenons à notre histoire : à l'époque de mes débuts en tant qu'arbitre VRC, un pourcentage significatif des coureurs était issu du modélisme naval, une population d'orfèvres du bois, souvent âgés, avec peu ou pas d'expérience sur de vrais bateaux. Comme mon fils, ils avaient un jour souhaité voir flotter le fruit – souvent splendide – de leur travail manuel. Mais la colle à bois et le talent de modéliste ne prédisposent pas toujours à la connaissance des règles de course... et la « zone de contrôle » au bord de l'eau, qui rassemble, sur 10 m², 10 à 20 coureurs parfois très excités, ressemblait souvent à un champ de bataille, où celui qui gueulait le plus fort avait toujours raison, à coup de raisonnements à géométrie variable, d'un vocabulaire fleuri, voire machiste, et de pétages de câble dignes d'un carré de sable de maternelle. Disons-le tout net, arbitre femme dans ce monde d'hommes, je me suis souvent demandée ce que je faisais là. Et de nombreux arbitres, déboussolés par une expérience malheureuse en début de carrière – un moment où la confiance en soi n'est pas forcément bien solide – ont été dégoutés à jamais de l'arbitrage en VRC, ce qui n'est pas sans poser des problèmes pour trouver des arbitres, car ces derniers ne manquent pas, entre eux, de dresser le portrait d'une pratique parfois peu gratifiante.

Compétitrice dans l'âme, j'ai inévitablement été amenée à me mettre moi aussi, en tant que coureur, à cette discipline incroyablement excitante, malgré son ratio famélique de compétitrices féminines : encouragée par mon fiston (qui en avait sans doute marre de m'entendre lui donner des conseils...), je suis repartie d'un Championnat de France à la Ganguise, où je l'avais accompagné, avec le beau « Quatro NG » numéro 92 de Laurent Chapelot (tout frais vainqueur du championnat pour la Xème fois), une bombe flottante qui sera mon joujou favori pour les 2 années qui suivront (2). Si ma paresse naturelle et mon aversion pour le bricolage ne sont pas des atouts dans la pratique (3), j'ai adoré cette série, où l'on regarde la régata d'en haut, comme un jeu d'échecs, et où nombre de compétences du jeu de la voile « grandeur » peuvent être réutilisées d'une manière à la fois très semblable et très différente.

Au fil des ans, la pratique a considérablement évolué : le ratio de coureurs issus de la voile grandeur versus « modélistes » s'est peu à peu inversé, les zones de contrôles se sont assagies avec l'amélioration de la connaissance des règles, la pratique s'est organisée, tant au niveau national (avec des classes solides, bien structurées et actives, des relations constructives avec la FFVoile), qu'au niveau international, le challenge pour la VRC étant d'assurer sa place et sa légitimité au sein de World Sailing.

Car la pratique, si elle dispose depuis longtemps de sa propre Annexe des RCV (Annexe E), reste à bien des égards très spécifique. Ca n'a l'air de rien, mais quand on met le « barreur » à terre dans une zone délimitée et non sur le bateau, cela constitue, du point de vue des règles, un vrai changement de paradigme, pas toujours prévu dans la genèse et la conception des RCV (certaines règles évoquent par exemple la nécessité d'avoir été « à bord » pour disposer de certains droits : autant de formulations qui doivent être adaptées pour la VRC). Mais le plus important n'est pas là... Si la VRC reste une activité de voile – les coureurs naviguent avec le vent, il existe un bateau tribord et un bâbord, ils *prennent un départ*, tournent autour de bouées et *finissent*, peuvent réclamer, demander réparation, etc... quelques paramètres changent quand même un peu la donne.

L'arbitrage en VRC : un exercice d'équilibriste

Du point de vue de l'arbitre, la pratique de la VRC suppose la prise en compte de 3 facteurs majeurs de différenciation avec la voile grandeur :

1. La **vitesse** (et ses corollaires) : un voilier d'un mètre de long, dans un vent médium, peut parcourir sa ligne de départ en 5 à 10 secondes. Dans la brise, un bord de largue peut durer moins de 20 secondes. Autant dire que les ratios temps/distance, qui sont un facteur déterminant dans la capacité à apprécier une situation ou un incident, sont radicalement modifiés. A cette vitesse-là, un bateau peut mettre moins de 2 secondes entre l'entrée dans la « zone » (4 longueurs de la bouée) et le passage de marque. L'enchaînement des transitions, et donc des changements de règles, se fait à une vitesse que l'on ne rencontre dans aucune autre pratique. La VRC partage avec le Match Race et la course par équipes l'instantanéité des décisions.... Mais ni le nombre de bateaux, ni, surtout, la vitesse d'évolution.
2. La **distance d'appréciation** et le problème de la vision : les juges officient depuis la même « zone de contrôle » que les concurrents. Les parcours, eux, sont supposés être mouillés devant cette zone pour que coureurs et arbitres soient en mesure de voir (les bateaux, les numéros de voile, les bouées, etc..) et donc, pour les arbitres, de juger correctement les incidents. Dans les faits, peu de plans d'eau disposent des facilités pour assurer un tel confort quelle que soit l'orientation du vent. Il est donc fréquent que certaines bouées soient éloignées, dans l'axe du soleil, ou simplement positionnées d'une manière qui rend très complexe, voire impossible l'appréciation des incidents. Dès lors, l'habitude est un facteur déterminant pour être capable de voir correctement l'évolution d'un bateau. Avec la pratique, l'oeil améliore sa précision, son agilité, l'appréciation des distances, ou même simplement sa capacité à reconnaître un bateau (y compris son numéro) à la simple vue de sa silhouette. Sur tous ces aspects, les coureurs, qui pratiquent beaucoup plus souvent, ont quelques longueurs d'avance sur les arbitres, en tout cas au début d'une régata. La VRC est une des rares disciplines où je me prépare à une régata en

visionnant des vidéos, pour me remettre dans le bain et ne pas me trouver, le cerveau embrumé, sur le 1er départ, avec 2 bateaux encastrés sous mon nez sans avoir vu ce qui se passe. Malgré ce travail, en début de régates, il m'arrive de ne pas voir le numéro de voile d'un bateau alors que j'ai bien vu l'incident. Ce numéro, je le connais parfaitement au bout de 2 jours, qui est le temps nécessaire pour que le cerveau construise son association silhouette/couleur de coque -> numéro de voile. Sur ce point là, les arbitres doivent accepter l'idée que les coureurs puissent avoir mieux vu et ne pas hésiter à croiser les informations avec d'autres observateurs avant de prendre ou confirmer une décision.

3. La **proximité des acteurs** : sur quelques dizaines de mètres carrés, on rassemble de 10 à 25 coureurs, pour qui l'enjeu de la régates est parfois considérable à leurs yeux (investissement financier, sélection, enjeu personnel,...), des arbitres, pas nécessairement pratiquants eux-mêmes, et qui découvrent une discipline où se déclinent toutes les situations complexes que la VRC peut générer, des observateurs et des spectateurs, souvent très proches et donc à même de tout voir et tout entendre, y compris les débordements, potentiellement dommageables pour l'image de la voile.

Dans ce contexte de pression et de proximité, plus que dans d'autres types de supports, trouver la bonne posture, pour les arbitres, est un exercice parfois compliqué, qui nécessite de la pratique, des connaissances solides, un juste niveau de confiance en soi, des compétences relationnelles et communicationnelles certaines et une bonne capacité de remise en question.

La vitesse d'exécution et la proximité des autres soumet les coureurs à une pression qui n'a que peu d'exutoire (pas de sangle de rappel pour évacuer la tension, proximité des autres acteurs, zone d'évolution réduite...). Un « pétage de câble » (vocifération, gestes d'énervement..), en voile grandeur, peut rester un problème à la fois peu visible (car le coureur est isolé en mer) et inacceptable s'il était visible (car le sport de la voile attend de ses coureurs un comportement exemplaire préservant sa réputation : cf RCV

69). En VRC, cela fait partie des épisodes que l'arbitre va devoir tolérer... jusqu'à un certain point (virulence, durée), et qui va être visible de tous. Garder la maîtrise de ce qui se passe dans la zone de contrôle est un des arts les plus difficiles qui soient. Tout s'y mêle : l'éloignement de la culture « grandeur » (qui amène certains coureurs à se référer davantage au foot qu'à la voile en matière d'acceptabilité des comportements), l'effet de groupe, qui conduit le collectif à des comportements que les individus seuls n'auraient pas, les représentations (qu'une femme ne peut pas arbitrer ou avoir de l'autorité, qu'un arbitre non VRCiste ne peut pas avoir bien vu...).

Les conditions météo jouent un rôle majeur dans ce cocktail : si elles permettent le bon déroulement de la régata, le maintien d'un climat apaisé sera plus facile que si le vent tourne et rend les courses compliquées ou difficiles à lancer. Plus les courses sont rares, plus l'erreur se paie cher pour un coureur, faisant monter d'autant l'enjeu d'une course et donc la tension. La gestion du facteur « temps » est un challenge de chaque seconde pour le comité de course, dont les décisions sont observées et très vite jugées, parfois de manière totalement contradictoire. Et lorsque le départ est donné pour une course après 2h d'attente, la moindre décision d'arbitrage jugée – à juste titre ou non – erronée, peut faire partir les choses en vrille.

Pour l'arbitre aussi, par ricochet, la pression peut être intense : la juste frontière entre la nécessité de rétablir le calme et ne pas faire de l'autoritarisme est éminemment fine. Même doté d'une bonne capacité d'autocritique, d'écoute et de remise en question, l'arbitre n'en demeure pas moins immergé dans l'action et, lui aussi, soumis à des exigences contradictoires.

Après des années de pratique, je suis toujours assez déroutée par la porosité de la frontière entre « ça se passe bien » et « ça tourne mal ». L'effet de groupe aidant, les réactions post régata, sur place, puis via les forums de classe, sont la sanction immédiate, parfois surprenante, voire excessive dans un sens comme dans l'autre.

Cela étant, avec les années, les classes, conscientes de leur image peu

attractive avec les conséquences que cela peut engendrer pour trouver des arbitres, se sont disciplinées et « professionnalisées » : elles mettent en place des échanges sur les règles de course (que beaucoup de coureurs connaissent maintenant fort bien, voire beaucoup mieux que dans d'autres pratiques) et un auto contrôle social progressif des éléments perturbateurs, souvent les mêmes. Les forums d'échange, au delà de propos individuels parfois virulents, voire franchement borderline, sont le lieu de débats collectifs riches qui d'année en année, élèvent le niveau de réflexion de l'ensemble.

La construction de la légitimité pour un arbitre est un travail long et complexe auprès de cette population turbulente, qui revendique – à juste titre – d'indéniables compétences (ils voient souvent mieux et plus vite que l'arbitre, en tout cas au début d'une régata), tout en niant les compétences des arbitres. Savoir respecter ces compétences est un enjeu majeur pour la pratique dans son ensemble, si elle veut poursuivre dans la voie de son intégration en tant que discipline reconnue du monde de la voile.

La rédaction et l'adaptation en cours d'un certain nombre de documents spécifiques (notamment les « Race Management policies », qui décrivent, pour l'ensemble des organisateurs et arbitres, l'art de bien mener une régata) conduit à une réflexion souvent riche. Il reste en effet quelques réflexions à mener pour que la discipline se dote d'un corpus de conventions, bonnes pratiques au service d'une vision partagée de ce que veut/doit être ce jeu. Lorsqu'on pose à des coureurs des questions de base (quelles conditions minimales faut-il pour lancer une course ? Quand le jeu doit-il être arrêté car il devient de la « loterie » ? Qu'est-ce qu'un bon parcours ? Une bonne course ? Quelle est la taille maximale d'une flotte de bateaux pouvant partir ensemble ? Quel niveau d'intervention des arbitres ?), on a presque autant de réponses que de coureurs.

Mais toutes ces particularités, difficultés parfois, sont des composantes de cette pratique passionnante, qui dans de très nombreux cas, se passe bien... voire très bien. La discipline offre aux arbitres le plaisir unique de

pouvoir – une fois n'est pas coutume – rencontrer et connaître personnellement chaque coureur de la régata. Si l'on y ajoute que la majeure partie desdits coureurs appartient à la catégorie « bons vivants », cela donne des moments extrêmement plaisants, alternant moments détente conviviaux et courses acharnées où les compétences des uns et des autres sont mises en commun au service d'un jeu fabuleux.

C'est ça les p'tits bateaux.

Pour aller plus loin

Page VRC de la FFVoile : <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/VRC.asp>

La page Facebook de la classe internationale IOM : <https://www.facebook.com/groups/iomsailing/>.. avec quelques jolies videos)

(1) : Anciennement ISAF : la Fédération Internationale de Voile, qui gouverne le sport au niveau mondial.

(2) Mes journées ne faisant que 24h, l'arbitrage en occupant une bonne partie, et ma passion du laser étant intacte, j'ai décidé, après 2 années de régates, de remiser l'IOM dans le placard « pour plus tard ».

(3) lors d'une de mes 1ères mises à l'eau, quelque peu fébrile dans les dernières secondes avant le départ, j'ai posé délicatement mon joujou sur l'eau... sans allumer la télécommande. J'entends encore le commentaire humoristique de François Martin, grande figure de la VRC ligérienne à l'humour décapant : « mais t'es pas blonde, pourtant ! », qui a déclenché une hilarité générale communicative... y compris la mienne, malgré le machisme évident de la réplique 😊

Dernière modification : 17 mars 2016

Cet article introductif a vocation à être enrichi par des pages et liens relatifs à l'annexe E, les systèmes de course et différents documents applicables en VRC. Patience...