

# COMPTE RENDU FORMATION CONTINUE UMPIRE

21 et 22 janvier 2023 (début samedi 10h00, fin dimanche 16h00)

Liste présents : 18

Noms
AULNETTE Corinne
BURGI Adrienne
CLERC Patrice
DELBART Bernadette
DESSEROUER Robin
DUCARROIR Christophe
GAUTIER Romain
GOMEZ Philippe
GRIDEL Thibault
HARLE Sylvie
HUMEAU Eric
MANTE Arnaud
POIREY Thierry
PORTE Bernard
REMY Laurent
SCHENFEIGEL Christophe
VENUAT Cécile
VERNIEST Baptiste

**1. Il est rappelé les DERNIERES MISES EN LIGNE de nouveaux documents disponibles sur l'adresse suivante :**

<https://www.sailing.org/inside-world-sailing/rules-regulations/racing-rules-of-sailing/>

Sur cette même page, ne pas hésiter à dérouler toute la page pour trouver les documents types Call, Case, RR, les différentes annexes, etc

Pour mémoire les Rapid Response :

2017 002 est passé en Call E8 question 2

2017 005 est passé en Call E6

2018 001 est passé en Call E8 question 3

2018 002 est passé en Call E8 question 1

2018 003 est passé en Calle11 question 1

2018 004 est passé en Call B19

A ce jour, les Rapid Response suivants restent affichés et « valables » :

2020 001

2020 002

2021 001

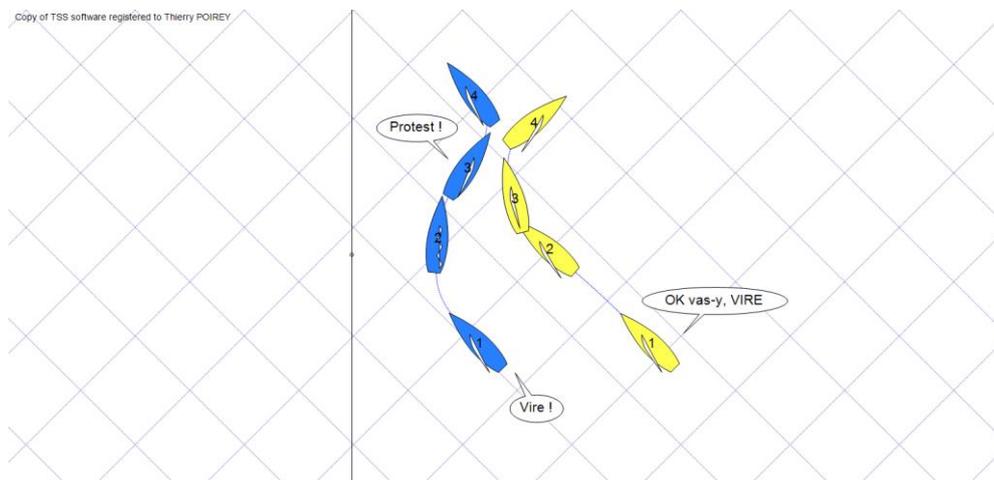
2021 002

2022 001

Une nouvelle page Match Racing est disponible sur le site FFVoile qui regroupe tous les Championnats de France MR avec des documents didactiques en plus des documents de course : <https://match-racing.ffvoile.fr/>

## 2. QUELQUES CAS RAPPORTES AU GROUPE PRESENT :

a)

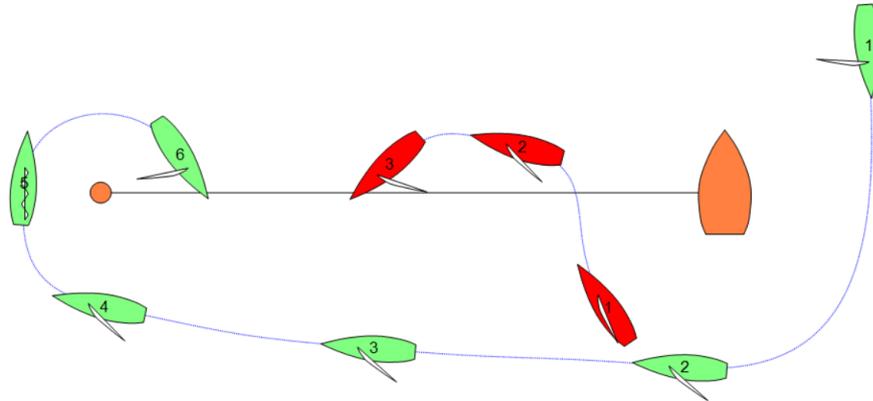


RCV 20 : Suite à l'appel de Bleu (sous le vent ou devant Jaune) et la réponse de Jaune « Vire », Bleu doit pouvoir finir de virer totalement sur une route bâbord. Si Jaune limite ou empêche cette fin de virement du Bleu, Jaune enfreint la RCV 20.2 (c) « ..... et en donnant alors au bateau qui a hélé la place pour vire de bord et l'éviter »

Nota : Dès lors que Bleu a finit de virer de bord en bâbord, il doit malgré tout respecter la règle 10 soit en revirant soit en abattant derrière Jaune en bon marin.

- b) Suite à un Y d'un bateau A, si une pénalité est effectuée immédiatement par le bateau B, avant l'affichage des umpires  
=> répondre pavillon Vert bien que le bateau effectue sa pénalité tout seul (spécifique Match Race)
- c) Si Bleu a déjà une pénalité en suspens sur une phase de départ par exemple. Si il enfreint une autre règle nécessitant 2 pénalités, la procédure :
- Pavillon Bleu et Noir en même temps
- Ou
- Pavillon Bleu + pavillon Bleu et Noir en même temps
- d) En cas d'incident avec infraction pas vu par les umpires mais observé par l'aile en qui les umpires ont confiance, il est possible d'afficher la décision.
- e) Voir **RCV 28 et effectuer la course** et définition Finir avec Case 106 et 90

Le bateau Vert effectue bien le parcours selon RCV 28.2 et finit correctement selon la définition finir en position 6.  
 En revanche le bateau rouge n'effectue pas le parcours et ne finit pas en position 3.  
 Il devra repasser la marque et finir comme le bateau Vert en positions 4, 5 et 6

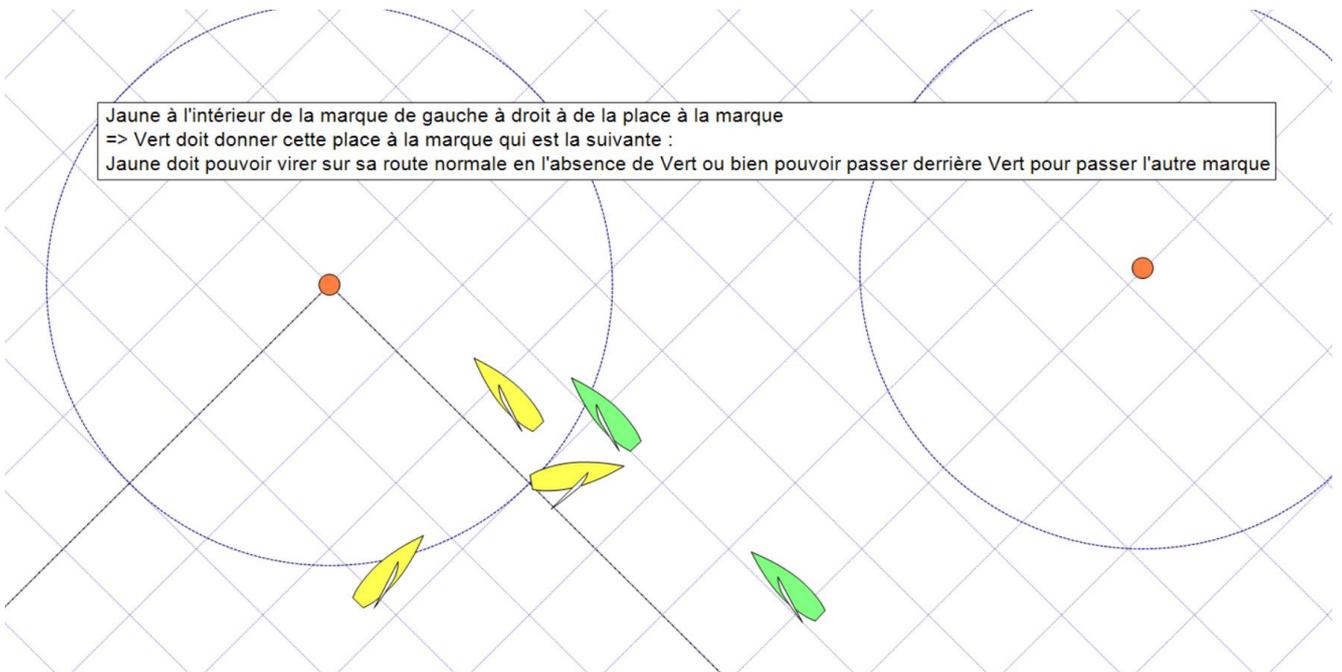


f) **En cas de dommage sans infraction** (exemple vidéo avec un 49er passant au vent d'un autre 49er sous le vent, les 2 bateaux navigant sous spi : le bateau au vent se maintient à l'écart et le bateau sous le vent part en contre gîte sans modification de route => le spi du bateau au vent est déchiré par la tête de mat du bateau sous le vent... !!!!)

Selon la RCV 62.1, il est impossible de donner une réparation au bateau avec son spi déchiré.

g) Selon la définition de la **Place à la Marque** en Match Race, en annexe UF, en High Speed Rules, il est pertinent d'observer les routes des bateaux qui naviguent plus ou moins haut sur la lay line

Jaune à l'intérieur de la marque de gauche à droit à de la place à la marque  
 => Vert doit donner cette place à la marque qui est la suivante :  
 Jaune doit pouvoir virer sur sa route normale en l'absence de Vert ou bien pouvoir passer derrière Vert pour passer l'autre marque



## h) Approche de la marque au vent avec 3 bateaux, dont 2 virent dans la zone....

FAITS ETABLIS : Rouge et Vert engagés rentrent dans la zone en bâbord. Jaune navigue sur sa lay line en tribord.  
Rouge et Vert virent en même temps autour de la marque.  
Jaune lofe au-delà du près pour éviter le contact avec Vert.  
Jaune réclame en position 3.

Proposition pour aide à la décision d'arbitrage :

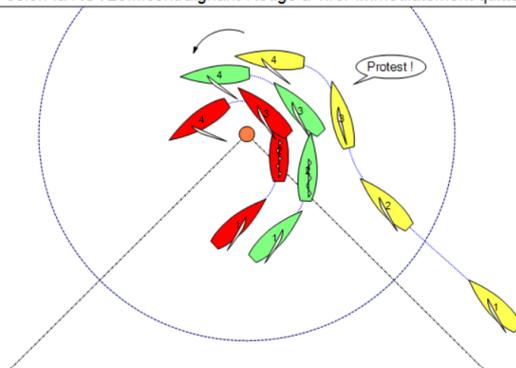
Rouge respecte la RCV 18.3 (classique) si en l'absence de Vert, Jaune pouvait passer la marque sans avoir besoin de lofer au-delà du plus près pour éviter Vert.

Vert enfreint la RCV 18.3 => pénalisation

Dans le cas contraire, Vert et Rouge seraient tous les deux pénalisés pour infraction à la RCV 18.3.

En résumé, Vert est le bateau le plus en danger !

Vert peut malgré tout faire appel à la voix vers Rouge selon la RCV20....contraignant Rouge à virer immédiatement quitte à ne pas parer la marque...



### 3. REMARQUES SUR POSITIONNEMENT

Si 2 bateaux sont strictement parallèles et qu'il y en a 1 qui vire, l'autre vire !

En arbitrage flotte (comme en match race), nécessité de passer du macro positionning au micro positionning

Etre attentif dans l'ordre à :

1. Observer la densité de la flotte par rapport à la symétrie du parcours
2. Observer la position des collègues umpire
3. Etre capable de se repositionner
4. Anticiper le prochain call

D'une manière générale => où sont les autres umpires ? (notion de défenseurs cf Gogo)

=> compter les bateaux navigants ! (notion d'attaquants car il faut les « gérer » cf Gogo)

Attention aux différentiels de vitesse entre les bateaux pour anticiper le positionning, notamment pour les bateaux rapides.

### 4. TRAVAIL SUR LE DIALOGUE

- a) Avec les supports vidéos de Philippe Gomez, les umpires en duo (comme sur l'eau) devaient se prêter au jeu du dialogue en direct. Travail avec 2 ou 3 ateliers offrant la possibilité de répéter les situations.
- b) Même si le vocabulaire employé pour une même situation (cf passage de marque) peut varier légèrement entre arbitres de haut niveau international, il est bon de s'accorder entre les umpires avant les matches sur le vocabulaire compris par chacun des umpires.

- c) Suite à ces exercices (samedi et dimanche), il est noté :
- des différences importantes en qualité de dialogue (en partie normal car des stagiaires umpires étaient invités)
  - un manque ou un flou dans les moments importants de l'information essentielle voire capitale qu'il faudrait annoncer (exemple type début du virement, fin empannage, etc)
  - même si le vocabulaire employé pour une même situation (cf passage de marque) peut varier légèrement entre arbitres de haut niveau international, il est bon de s'accorder entre les umpires avant les matches sur le vocabulaire compris par chacun des umpires.
  - Lors des contournements de marque avec plusieurs bateaux, il est vivement conseillé de définir dans l'ordre les bateaux qui sont situés de l'intérieur vers l'extérieur...
  - Dans le même ordre d'idée, être très clair sur le moment quand la RCV 18 s'allume « ON » et s'éteint « OFF »

Nota : se mettre au clair sur les signaux visuels entre umpire (cf « je pars à droite » avec les signaux correspondants)

Pour aller au-delà des documents écrits existants sur le dialogue type, nous pourrions proposer un « corrigé type » sur un support audio-vidéo en utilisant ces vidéos existantes. Un gros travail en perspective.... !!!

## **5. MISE EN PLACE D'UN TABLEAU RECAPITULATIF SUR LES DIFFERENTS TYPES D'ARBITRAGE (Direct et Semi-direct)**

Document Excel proposé par Thierry P et complété par une partie du groupe présent.

Voir « Variantes arbitrages direct et semi direct »

<https://www.dropbox.com/scl/fo/jaq0rjby0md7bwvaal5mw/h?dl=0&rlkey=s7cpa0ogidb8wtlqfkr0pxw1>

## **6. Passage du test national « Flotte » umpire avec correction immédiate collective pour validation de ce test en 2023 (Thierry Poirey)**

Seules environ 30 questions sur un total de 50 ont pu être traitées. Thierry se charge de finir ce test dans les meilleurs délais...