

# COMPTE RENDU FORMATION CONTINUE UMPIRE

5 et 6 octobre 2019 (début samedi 10h00, fin dimanche 16h00)

## Liste présents

Nom	Présent	Nom	Absent
AUREJAC	OUI	GRAINGER	X
BELTRAN	OUI	PORTE	X
BODE	OUI	VAN OVERSTRAETEN	X
CORDONNIER	OUI	BORNES	X
DELBART	OUI	BOSSE	X
FERRAT	OUI	BOUET	X
GOMEZ	OUI	BOUYOUKAS	X
GRIDEL	OUI	BREGEON	X
MALLEDANT	OUI	CHENEBAULT	X
MANTE	OUI	CLERC	X
PERONNEAU	OUI	MICHEL	X
POIREY	OUI		
SCHENFEIGEL	OUI		
VERNIEST	OUI		
total	14		

### 1. Il est rappelé la mise en ligne de nouveaux documents disponibles sur l'adresse suivante :

<http://www.ffvoile.fr/ffv/web/pratique/habitable/matchracing.asp>

- Edition d'un cahier des charges pour l'organisation d'épreuves de MR, notamment pour les nouveaux clubs organisant ces épreuves.
- Des pairing list automatiques sont proposées par JP Cordonnier (de 4 à 8 bateaux/X barreaux)

Dans le même ordre d'idée, il est rappelé et conseillé de mettre à jour ses documents officiels (Call book, Rapid Response, etc) aux adresses suivantes :

<https://www.sailing.org/raceofficials/rapidresponsecalls/index.php>

[https://www.sailing.org/documents/caseandcall/call\\_book\\_match.php](https://www.sailing.org/documents/caseandcall/call_book_match.php)

### 2. Quelques exercices de résolution d'égalité sont traités.

En voici deux de Arnaud Mante. Le premier à 8 barreaux nécessitant d'aller chercher l'article Annexe C11.3 (a) est particulièrement intéressant. Si parmi vous, vous avez des cas vécus qui mériteraient d'être partagés, Thierry Poirey se chargerait de les faire connaître. Merci.

Match	Blue	Yellow
1	Michelier Casas	
2	Cadei Monnin	
3	Abeguilé lehl	
1	Monnin lehl	Bachelin
2	Casas Bachelin	Monnin
3	Abeguilé Cadei	Mettraux
1	Bachelin Abeguilé	
2	Cadei Michelier	
3	Mettraux lehl	
1	Casas Cadei	Bachelin
2	Mettraux Bachelin	Casas
3	lehl Michelier	Mettraux
1	Abeguilé Mettraux	
2	Monnin Casas	
3	Bachelin Michelier	

	Monnin	Mettraux	Cadei	lehl	Abeguilé	Bachelin	Casas
Monnin	1	1	1	1	1	1	7
Mettraux	0	1	1	1	1	1	5
Michelier	0	0	1	0	0	1	2
Cadei	0	0	0	1	0	0	1
lehl	0	0	0	1	0	1	2
Abeguilé	0	0	0	0	1	0	1
Bachelin	0	0	0	1	0	1	2
Casas	0	1	1	0	1	1	5

	Mirsky	Williams	Hansen	Morvan	Robertson	Bruni	lehl	Gilmour	Marinho	Radich	Pacé	Littoz	Points	Place
Mirsky	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	8	1
Williams	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	4	10
Hansen	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	12
Morvan	0	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	6	5
Robertson	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	5	8
Bruni	0	0	1	0	1	1	0	1	1	1	0	1	6	6
lehl	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	1	7	2
Gilmour	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	5	9
Marinho	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	6	4
Radich	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	6	7
Pacé	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	6	3
Littoz	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	4	11

### 3. Questions relatives à la notion de Route Normale lors des passages de marques au vent :

Cf cas WS Rapid Response MR 2018.002 valable jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020 (identique à celui de valable jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2019 traduit en FRA)

Philippe Gomez propose la notion ou « image » suivante :

Lorsque le tribord rentre dans la zone lay line tribord, celui-ci a droit à la Place à la Marque avec cette notion de route normale supposée pour lui (cf annexe C2.2). Cela signifie que le tribord a droit à un « ticket » pour enrouler cette marque. Si le tribord n'utilise pas ce ticket (par exemples, en dépassant son point de virement pour prendre sa route normale ou bien en restant face au vent en tribord), il ne perd pas son ticket mais perd ses « protections » et devient soumis aux règles 11, 15, 16. Par la suite, lorsque le tribord reprend sa route normale, il réutilise son « ticket » et reprend ses « protections » et a droit à nouveau à sa Place à la marque.

Nota : cela suppose bien sûr que le tribord reste dans la zone

Autre point soulevé est celui de la définition de la « position de contrôle » pouvant générer après infraction du tribord une deuxième pénalité ou pénalité rouge....

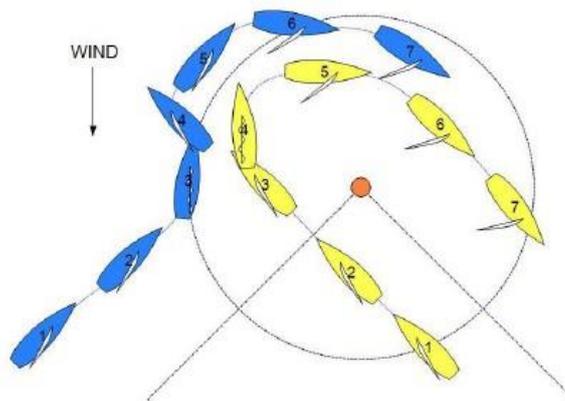
Un bateau est dans une « position de contrôle » lorsqu'il est devant et capable de manœuvrer vers la marque suivante sans entrave, ou qu'il est en position d'entraver, d'affecter ou de modifier les actions de l'autre bateau sans enfreindre de règle

Voir ci-dessous le Rapid Response 2018-002 toujours valable jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020

### Question

Bleu bâbord et Jaune tribord s'approchent de la marque au vent sur une route de collision. Les umpires sont d'accord sur le fait que Jaune navigue au-delà du point où sa route normale serait de virer pour contourner la marque. Bleu vire sur tribord et se maintient à l'écart de Jaune. Un pavillon Y est montré en position 4.

Quelle devrait être la décision ?



### Réponse

Pénaliser Jaune.

Quand Jaune entre le premier dans la zone engagé à l'intérieur de Bleu, il a droit à la place à la marque selon la règle 18.2(a)(1). Cependant, en tant que bateau prioritaire engagé à l'intérieur, Jaune enfreint la règle 18.3(b) en naviguant plus loin de la marque que nécessaire pour suivre sa route normale avant de virer, et ce faisant il affecte la route de Bleu. Envoyer le pavillon jaune.

Un bateau est dans une « position de contrôle » lorsqu'il est devant et capable de manœuvrer vers la marque suivante sans entrave, ou qu'il est en position d'entraver, d'affecter ou de modifier les actions de l'autre bateau sans enfreindre de règle. Puisque Jaune ne pouvait pas obliger Bleu à virer de bord sans enfreindre la règle 18.3(b), il n'était pas en « position de contrôle » dans cette situation. En enfreignant la règle 18.3(b) et en obligeant Bleu à virer, Jaune a gagné une position de contrôle.

Si, après avoir envoyé le pavillon jaune pour son infraction à la règle 18.3(b), les umpires sont convaincus que Jaune a enfreint la règle 18.3(b) délibérément ou a gagné un avantage après avoir tenu compte d'une pénalité, ils donneront à Jaune une seconde pénalité selon la règle C8.3. Voir aussi la Décision MR M2.

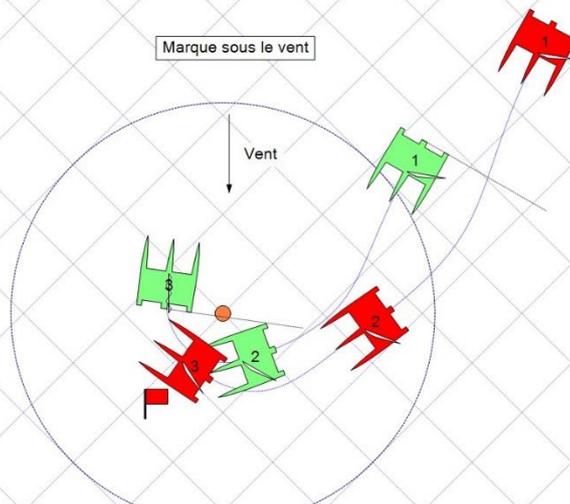
Si les umpires ne sont pas convaincus que l'une de ces conditions existe, ils pénaliseront Jaune avec un pavillon rouge selon la règle C6.5(b).

En résumé et au regard des pénalités données sur ces cas par les umpire Internationaux, il semblerait que la pénalité avec pavillon rouge soit majoritaire donc préférable aux 2 pénalités.

#### 4. Questions relatives à la notion de Route Normale lors des passages de marques sous le vent

DANS LE CAS D'UN BORD DE PRES CLASSIQUE dans l'axe du vent, est-ce la route normale (cf définition Place à la Marque) de virer de bord ....???

La règle 18 étant modifiée par l'annexe C., le virement de Vert ici est "protégé" car on ne peut définir la RN.  
 Celle-ci peut-être de virer comme de continuer en tribord..  
 Tant que Vert est "engagé" sur la marque avec son tableau arrière, Rouge doit donner de la PALM pendant le virement de vert.  
 Nota : la RCV 18.2 (d) avec la situation d'un bateau qui vire n'apparaît plus dans la RCV 18 Annexe C  
 Evidemment, ce virement doit être effectué le plus près possible et en continue autour de la marque



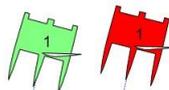
#### 5. Problème du passage marque ou porte sous le vent avec des gros différentiels de vitesse entre les bateaux

Selon RCV 19.1 (b). Cependant, quand la RCV18 s'applique entre les bateaux (Vert et Rouge), et que l'obstacle est un autre bateau engagé avec chacun d'eux (Jaune et Bleu), la RCV 19 ne s'applique pas.

Vert doit se maintenir à l'écart RCV 11, et ne pourra demander de la PALM qu'au moment où il rentre dans la zone...

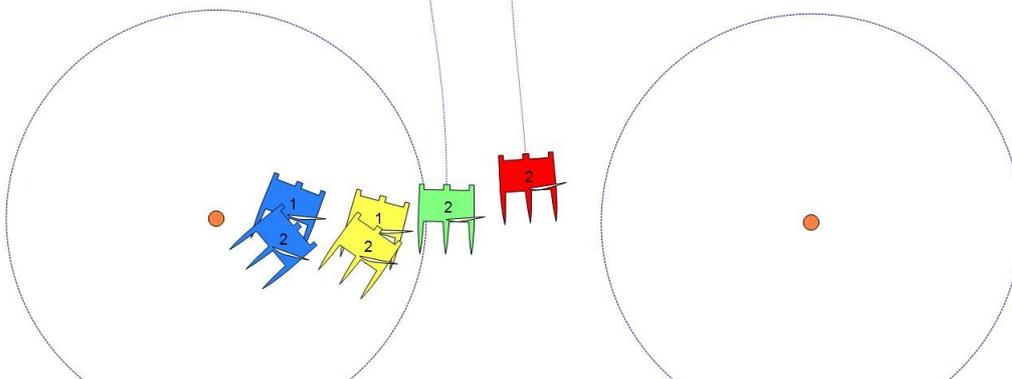
Au moment où Vert rentre dans la zone, la RCV 18.2 (a) s'allume. Rouge doit être capable de donner de la PALM à Vert. Obligation de résultat qui pourrait le forcer à anticiper dès la position 1 avant même de rentrer dans la zone. Autres options possible => Choisir l'autre marque...ou, bien avant la zone, chercher à lofer Vert qui doit se maintenir à l'écart. RCV 11

Passage porte sous le vent ou marque sous le vent :  
 Bleu et Jaune engagés entre eux très lent. Vert et Rouge engagés entre eux mais très rapide et en route libre derrière Bleu et Jaune.



Selon RCV 19.1 (b). Cependant, quand la RCV18 s'applique entre les bateaux (Vert et Rouge), et que l'obstacle est un autre bateau engagé avec chacun d'eux (Jaune et Bleu), la RCV 19 ne s'applique pas. Vert doit se maintenir à l'écart et ne pourra demander de la PALM qu'au moment où il rentre dans la zone...

Au moment où Vert rentre dans la zone, la RCV 18.2 (a) s'allume. Rouge doit être capable de donner de la PALM à Vert. Obligation de résultat qui pourrait le forcer à anticiper dès la position 1 avant même de rentrer dans la zone. Autres options possible => Choisir l'autre marque...ou, bien avant la zone, chercher à lofer Vert qui doit se maintenir à l'écart. RCV 11



### 6. Problème de la gestion de RCV 20 « Appel à la voix » pour le MR, les Diam, TP52, etc.

Il peut être extrêmement difficile d’observer et d’entendre les signaux du barreur. Pas de solution à ce jour, si ce n’est en approche de contact supposé, les umpires doivent s’approcher au maximum des bateaux.

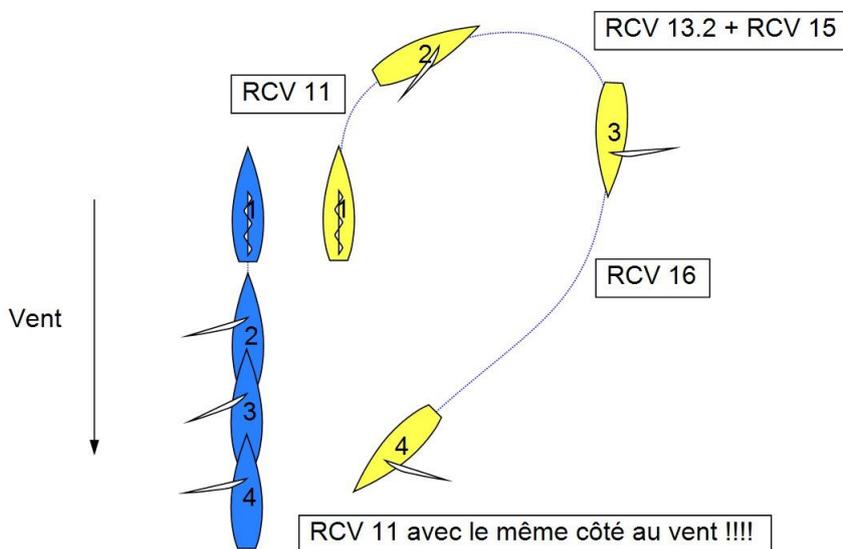
Problème identique sur les situations (près ou portant) du bateau tribord qui demande ou autorise le bateau bâbord à croiser devant, quitte pour le tribord à légèrement changer sa route. Les umpires doivent anticiper ces situations pour ne pas se retrouver dans la pire des situations : Exemple d’un tribord qui réclame sur le bâbord alors que ce tribord aurait effectué des signaux pour autoriser à croiser devant...

Nota : ce problème n’existe pas pour les High Speed Rules car la RCV 20 ne requiert pas d’appel à la voix ni de signaux visuels

Bien que cela ne soit pas écrit dans le manuel Umpire, en cas de faits établis à 100% tout seul (parce que son collègue n’a pas bien ou pu observer la situation) cet umpire ne doit pas hésiter à afficher sa décision (vert ou pénalité) Cf Philippe Gomez)

### 7. Problème de la situation avec 2 bateaux ayant le même côté au vent. : Cf Call B10

Quel est le dernier point de certitude ? En cas de contact, les umpire devront s’appuyer sur le dernier point de certitude.



### 8. Travail collectif sur les différences, les points clés des différents types d’arbitrage (cf P.Gomez)

	POINTS CLES ENTRE LES DIFFERENTS TYPES D'ARBITRAGE					
	TEAM RACING	MEDAL RACE	MATCH RACE	FLEET	LARGE FLEET	HIGH SPEED BOATS
OBSERVATION	qui gagne ? (cf tableau) Ou quel bateau fait perdre l'équipe ?	pavillon oscar envoyé par le comité Anticiper des duels 1 contre 1	observation fine liée au RCV entre les 2 bateaux Intention possible entre les 2 bateaux	plan d'eau distribution de la flotte Etre prêt sur les extrémités gauche et droite	Idem que Fleet plus observation des groupes anticiper les duels 2 par 2 (derniers jours)	Fonction rétroviseur compter les bateaux (notion de sécurité) Anticiper les phases spécifiques la course/ RCV
DRIVING POSITION	macro et sur ligne d'arrivée (dernier call fondamental)	position aux autres arbitres	micro	position aux marques position par rapport aux autres umpires pour couvrir au maximum la flotte rester avec le même groupe de la flotte	macro et marques importantes	niveau de pilotage angle de gybe pour ne pas se retrouver en route de collision
RULES APPLICATION Connaissance différentes annexes	42, 17	19, 20	pénalités 15/16 égalité	18, 17	idem	19/20 Boundaries
TEMPERAMENT STRESS FINISH	Fatigue temps passé	capacité à arbitrer les leaders	Départ fondamental	ne pas forcément prendre la tête du groupe "Etre tacticien"	idem	pilotage exigeant et stressant
COMMUNICATION	En interne quelle paire je trouve et en externe pour transmission envers les autres umpire	entre umpire et comité de course	entre umpire info péno aux coureurs (debriefing)	entre umpire outside	idem	entre umpire et RC (OCS) info des pénalités aux coureurs
KEY POINT	"Mind the gap" (ordre équipe gagnante) dernier call sur ligne arrivée	distribution horizontale et verticale connaissance du classement notamment pour les premiers	répondre à tous les calls visualisation des écarts (cf R11)	Etre visible des concurrents observation autres umpire		vision arrière compter les bateaux (sécurité)
EQUIPEMENT		grande flamme pour jury		grande flamme pour jury	grande flamme pour jury	enregistrement voice sur enregistreur
FIRST TASK ABILITY	résolution égalités		gestion des égalités debriefing		observer le positionnement des autres umpires Se repositionner logiquement	sécurité envers soi et autres bateaux

## 9. Présentation basique de la course par équipe

En plus du positionnement et connaissance des règles, les umpires doivent connaître les tableaux de l'équipe vainqueur (vainqueur 18 points maximum)

Des documents existent sur le site de la FFVoile et sur la clés arbitre CCA

Safe / Unsafe / Losing		
		
	1256 (3478)	
123x	134x (2567)	
	12xx (3467)	1278 (3456)
1245	124x (3567)	
1345	↔ 134x (2567) ↔	
x456	1457 (2368)	1458 (2367)
234x		
2367	2358 (1467)	2378 (1456)
3456	1256 (3478)	

## 10. Présentation du document de Arnaud Mante sur le positionnement umpire en flotte réduite (type medal race)

Document personnel de plus de 70 pages en cours de validation par WS. Arnaud présente ses grands principes de fonctionnement collectif avec les autres umpires et les positionnements types selon le déroulement de la course (ce qu'il faut plutôt faire, ce qu'il faut éviter voire s'interdire)

Arnaud nous annoncera prochainement son accord pour diffusion nationale

Ce document est complémentaire, voire explique mieux les principes de positionnement que le document WS .

Le document officiel World Sailing vient d'être traduit et est disponible

MANUEL UMPIRING COURSE EN FLOTTE WORLD SAILING

COURSES UTILISANT L'ADDENDUM Q

Juillet 2019

Traduction Commission CCA

## 11. Passage du test national umpire via la plateforme Spiral et correction collective pour amélioration 2020 (Thierry Poirey)