

SOMMAIRE

- **1 : Qu'est ce qu'un bon umpire ?**
Introduction; le rôle d'un bon umpire; être une équipe; outils de l'umpire et Annexe D
- **2 : Procédure au moment de l'incident**
Vocabulaire et procédure ; actions initiées par les umpires ; communications entre umpires ; incidents probables et trajectoire autour du parcours.
- **3 : Trajectoire autour du parcours**
- **4 : Aides à la procédure**
Notes ; pavillon noir ; dommage; réparation. Chef umpire. Conversations avec les concurrents sur l'eau et débriefings à terre. Questions de comportement.

Les objectifs de notre équipe d'umpires



Nos objectifs

1. Assurer que la course se déroule selon les règles, avec des décisions homogènes et en respectant la sportivité
 - **Umpires** : sur l'eau, chapitre 2, règles 31, 42, 44, Annexe D
 - **Jury** : à terre, réclamations, dommages, réparation
2. Aider le comité à accomplir ses missions
3. Maximiser le plaisir des coureurs, spectateurs, et bénévoles
4. Se faire plaisir nous mêmes
5. S'améliorer et apprendre



Qu'est ce qu'un bon umpire ?

- **Expertise technique**
- **Expertise personnelle**
- **Personnalité**



Qu'est ce qu'un bon umpire ?

Expertise technique

- Connaissance des règles
- Aptitude de conduite
- Expérience de la tactique en course par équipe
- Expérience de l'umpiring en course par équipe
- Expérience de conduite du bateau moteur

Expertise personnelle

- L'écoute
- Les communications
- Concentration, exactitude
- Savoir penser rapidement
- Savoir décider
- Être agile
- Préparation
- Etre à l'heure
- Être consistant
- Etre équitable
- confidentialité

Personnalité

- Être accessible
- Ne pas être dogmatique
- Prendre les bonnes décisions
- Savoir travailler en équipe
- Être concentré sans se disperser
- Avoir envie de s'améliorer

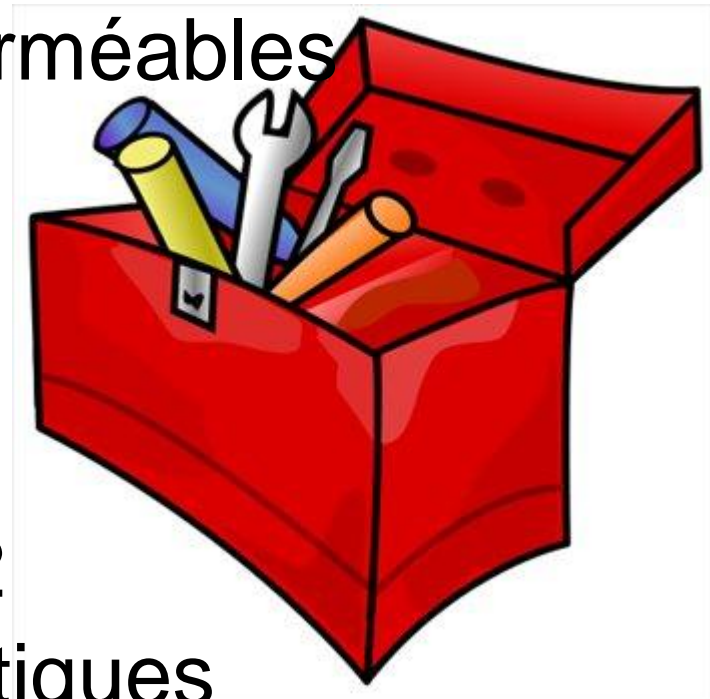
“Rester humble dans ses décisions”

La boîte à outils de l'umpire



La boîte à outils de l'umpire

- Livre des règles (sur l'eau, annexe D y compris)
- Livres des Calls & Cas
- Lunettes de soleil, crème solaire
- Vêtements chauds et imperméables
bonnet et gants
- Instructions de course
- Livret de note étanche
- Sifflet et pavillons
- Interprétations à la RCV 42
- Maquettes bateaux magnétiques



L'annexe D en une seule diapo

- **Modifications aux règles de course**
- **Umpiring et réclamations**
- **Classement – Course et séries**
- **Pannes ??**



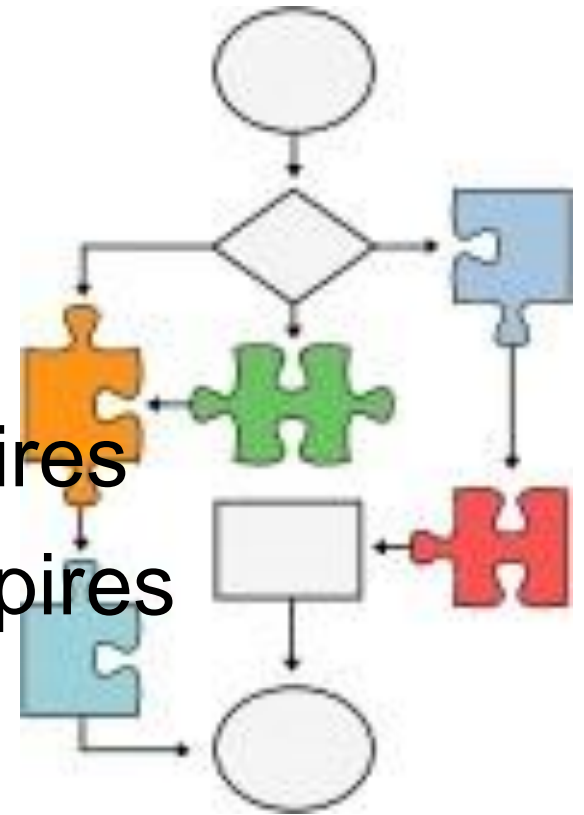
L'annexe D en une seule diapo

- **Modifications aux règles de course**
 - Zone de 2 longueurs ; 18.4 supprimée
 - Modification nécessaire à la 18.2(b)
 - Après avoir fini
- **Umpiring et réclamations**
 - Il faut être impliqué dans l'incident et montrer un pavillon
 - Pénalité instantanée : 1 tour ;
pénalité donnée par l'umpire : 2 tours
 - Pénalités spécifiques à l'initiative des umpires
- **Classement – course et séries**
 - Course : points de la place à l'arrivée + pénalités, égalités
 - Séries: course gagnante et tie-breaks



Au moment de l'incident : quelle procédure ?

- Procédure
- Dialogue
- vocabulaire
- Calls à l'initiative des Umpires
- Communications entre umpires
- Incidents probables
- Règles autour du parcours



Communication entre umpires : procédure

***Nous agissons comme un Jury
instantané....***



Communication entre umpires : procédure

*Nous agissons comme un jury
instantané....*

***.... En réponse à des
réclamations lorsqu'aucun
bateau n'effectue de pénalité***





Procédure 1



- Nous décidons si un bateau a enfreint une règle pendant un incident
- Mais nous signalons une décision uniquement quand
 - (i) il y a une réclamation recevable
 - (ii) un bateau n'a pas effectué sa pénalité correctement
- Nous laissons aux bateaux le temps de réclamer et de faire une pénalité
- Si aucun bateau n'effectue de pénalité correctement, nous signalons notre décision : avec un coup de sifflet, et un pavillon vert, rouge ou noir
 - Il faut siffler fort, mettre son pavillon vertical, et pointer du doigt le coureur

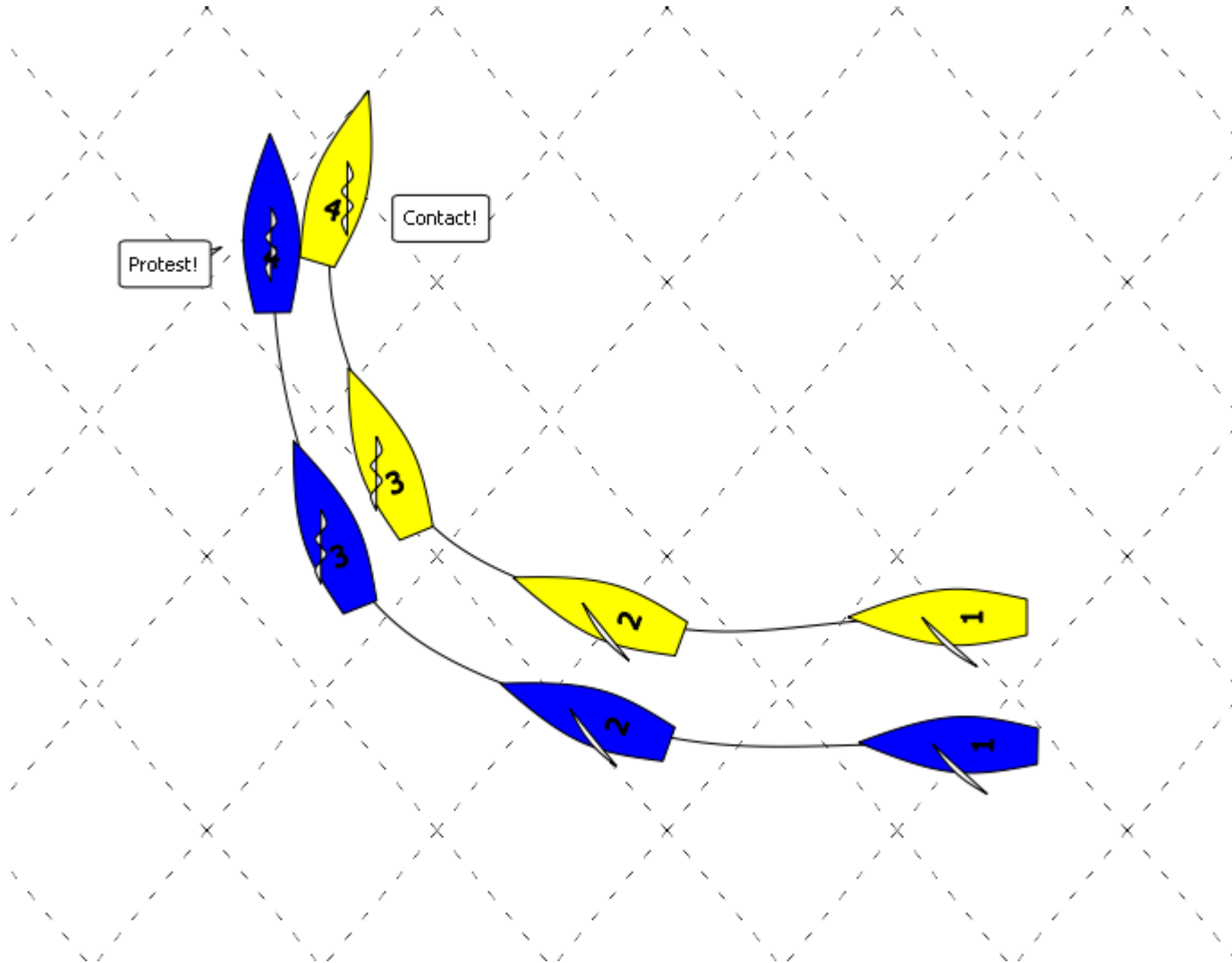


Procédure 2



- Dans un incident “normal” entre deux bateaux
- Un umpire pense/agit à la place d’un des bateaux
 - **Priorités**
 - **Obligations/Droits**
 - **Actions**
- L’autre umpire pense/agit à la place du barreur de l’autre bateau (**POA**)
- Nous disons à voix haute nos droits, ce que nous faisons et de façon précise, quand les choses changent
 - Afin que l’autre umpire puisse regarder son bateau en sachant ce que fait ton bateau
 - Afin que, quand un incident se produit, nous sachions quel bateau a enfreint une règle

Un Incident typique.....

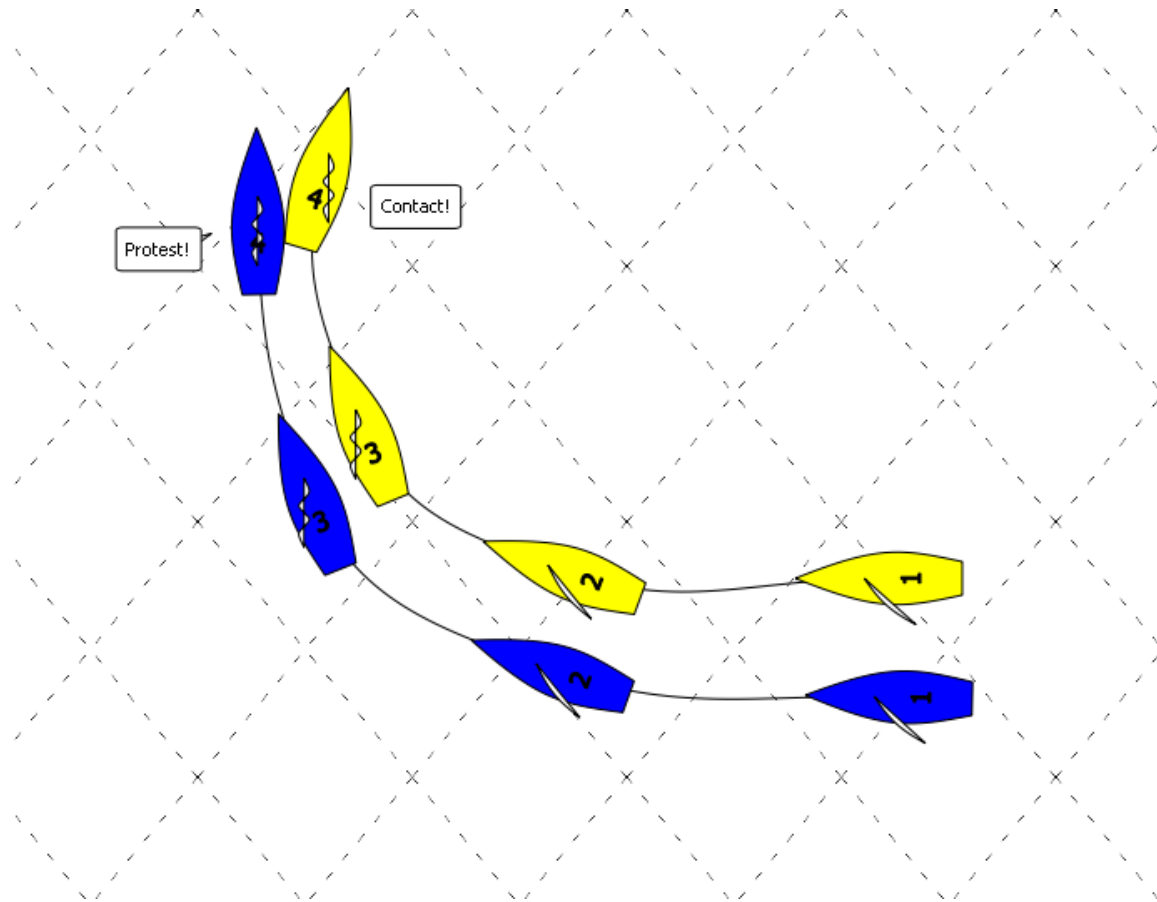


L'essentiel

1. Priorités

2. Obligations Droits

3. Actions



Choisissez ce que vous allez dire : soyez clairs, cohérents et simples

Bateau sous le vent

1. Priorités

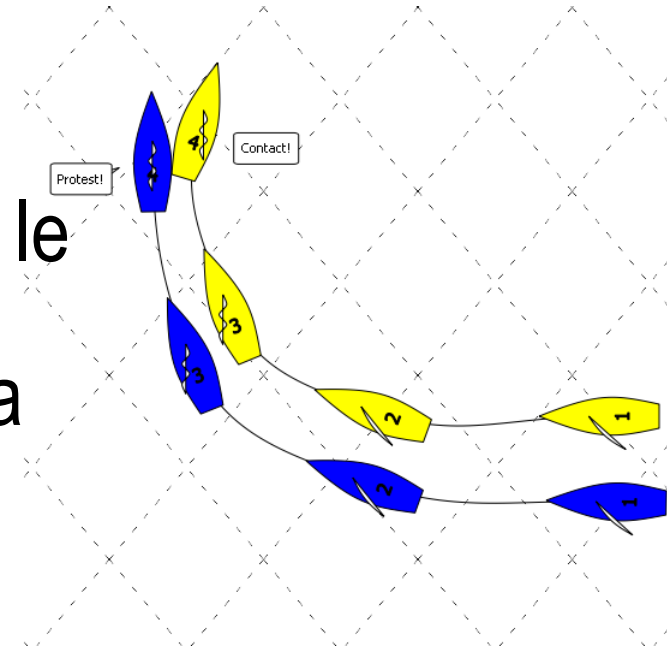
- Je suis sous le vent ; je suis prioritaire

2. Obligations / Droits

J'ai / je n'ai pas le droit de lofer ; si je modifie ma route, je dois donner de la place

3. Actions

- Je modifie ma route



Choisissez ce que vous devez dire, soyez clairs, cohérents, simples

Bateaux au vent/ Sous le vent

1. Priorités

- Je suis sous le vent ; j'ai priorité

- Je suis au vent ; je me maintiens à l'écart

2. Obligations Droits

- J'ai / je n'ai pas le droit de lofer. Si je modifie ma route, je dois laisser de la place

- Je dois surveiller et agir rapidement pour me maintenir à l'écart

3. Actions

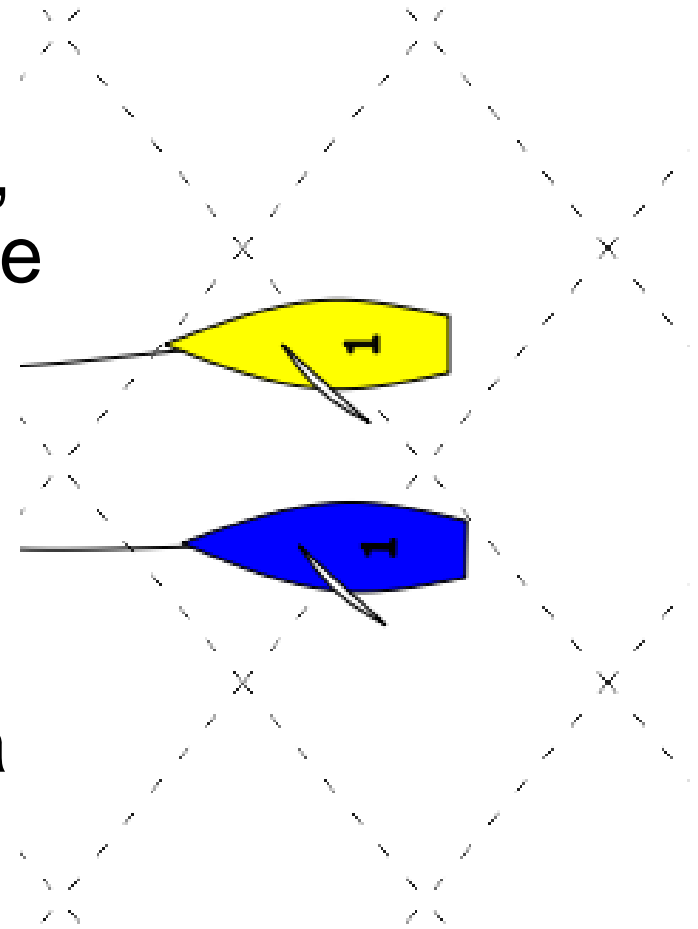
- Je modifie ma route

- Je me maintiens à l'écart, j'ai réagi rapidement

Que dire, Position 1 ?

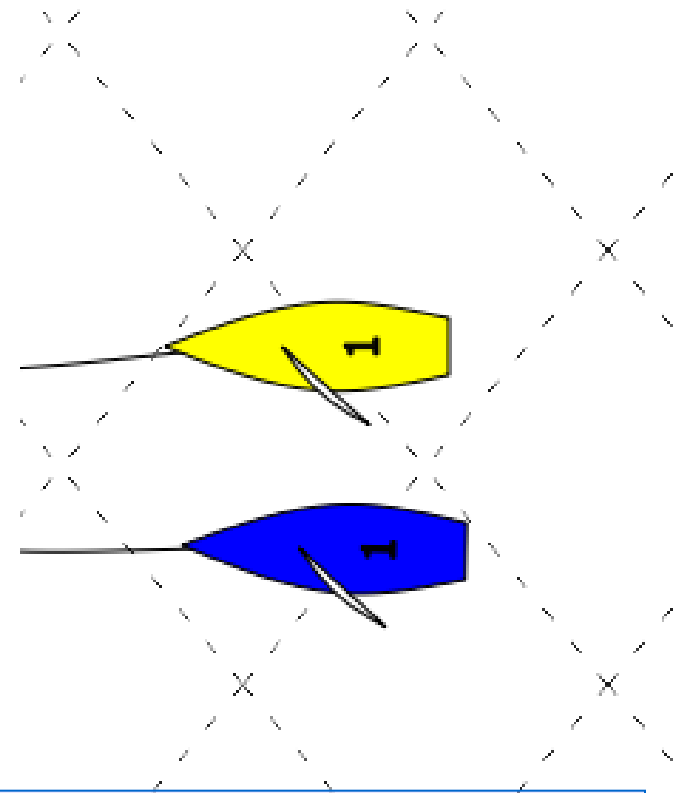
BLEU: “je suis bleu, je suis tribord, nous sommes engagés, je suis sous le vent, je suis prioritaire et j’ai droit de lof, mais je maintiens ma route.”

JAUNE: “ Je suis jaune. Je suis aussi tribord, je suis au vent et je dois me maintenir à l’écart. Je me maintiens à l’écart et je maintiens ma route aussi.”



Que dire, Position 1 ?

- Trop long à dire
- Contient des informations inintéressantes
- et NOUS DEVONS donner toutes les infos intéressantes avant la position 2
- Soyez plus concis !



POINTS CLES

- **Prioritaire** : modifie-t-il sa route ou la maintient-il ?
- **Non prioritaire** : se maintient-il à l'écart ?

Une meilleure conversation

BLEU :

Je suis **bleu**.

Je suis **sous le vent prioritaire**.

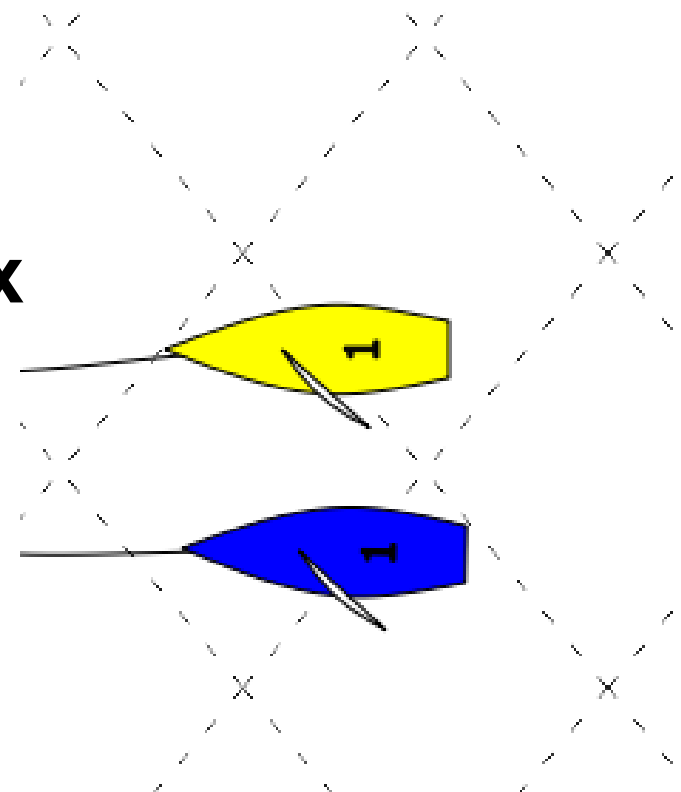
Je maintiens ma route. Je peux **lofer**.

JAUNE :

Je suis **jaune**

Je suis **sous le vent non prioritaire**.

Je me maintiens à l'écart

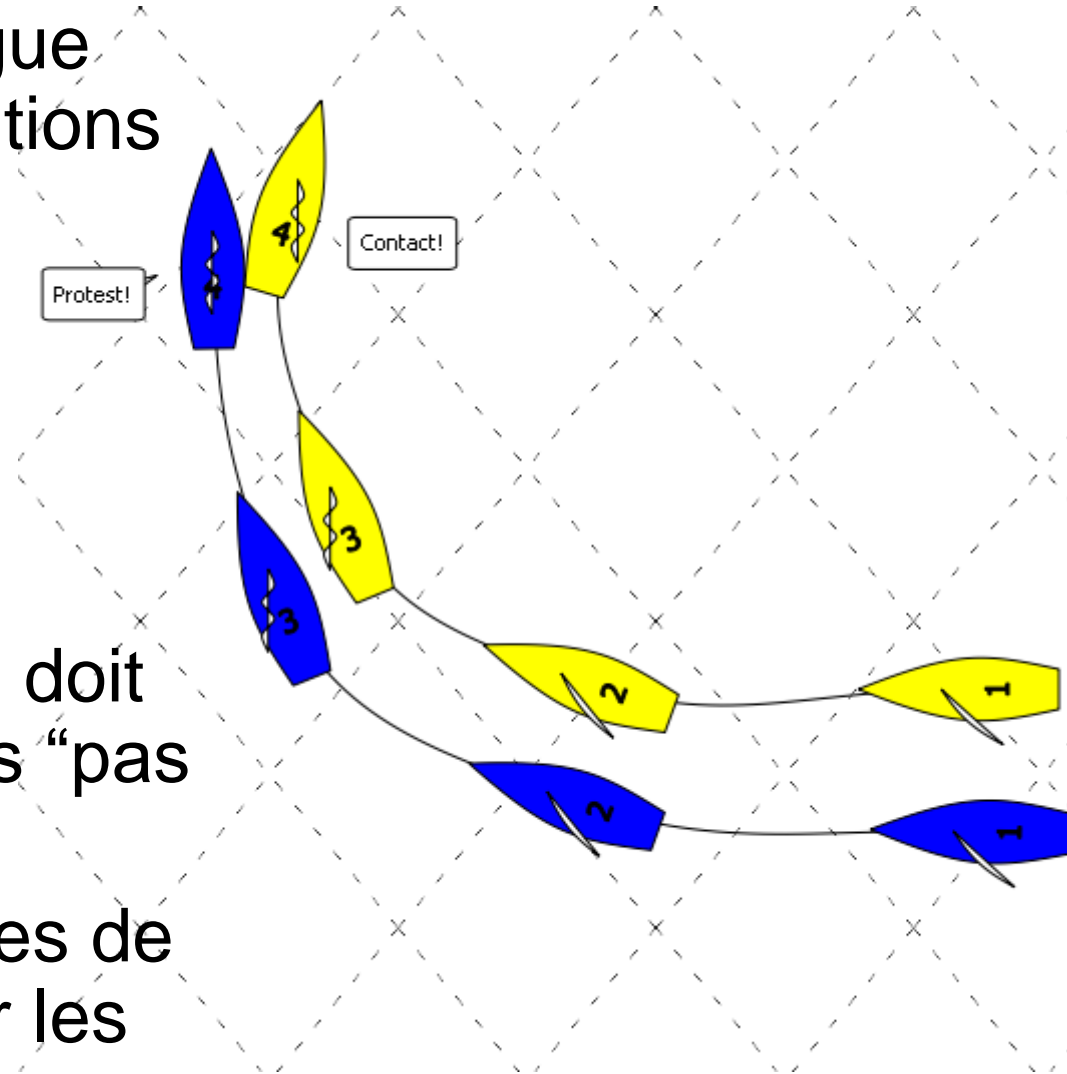


POINTS CLES:

- **Prioritaire** : est-ce qu'il modifie sa route ou pas ?
- **Non prioritaire** : essaie-t-il de se maintenir à l'écart ?

Umpire – Exercice de prise de parole

- Construisez un dialogue adéquat pour les positions 1, 2, 3 & 4
- Concentrez vous sur:
 - i. priorités
 - ii. Droits et obligations
 - iii. actions
- Résultat : décidez qui doit être pénalisé (ou dites “pas d’accord”)
- Cela exige des umpires de connaître et appliquer les règles sans les énoncer



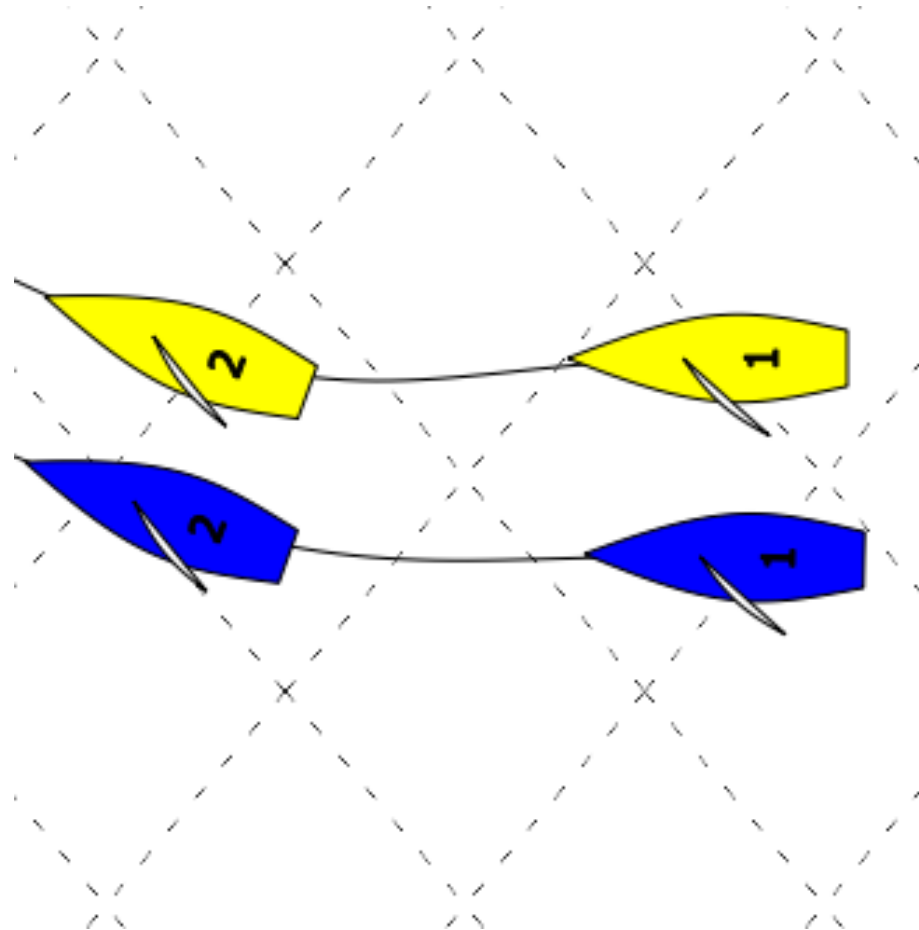
Position 2

BLEU:

“Je modifie ma route. Je dois te laisser de la place.”

JAUNE :

“Répondu immédiatement, je me maintiens à l'écart”



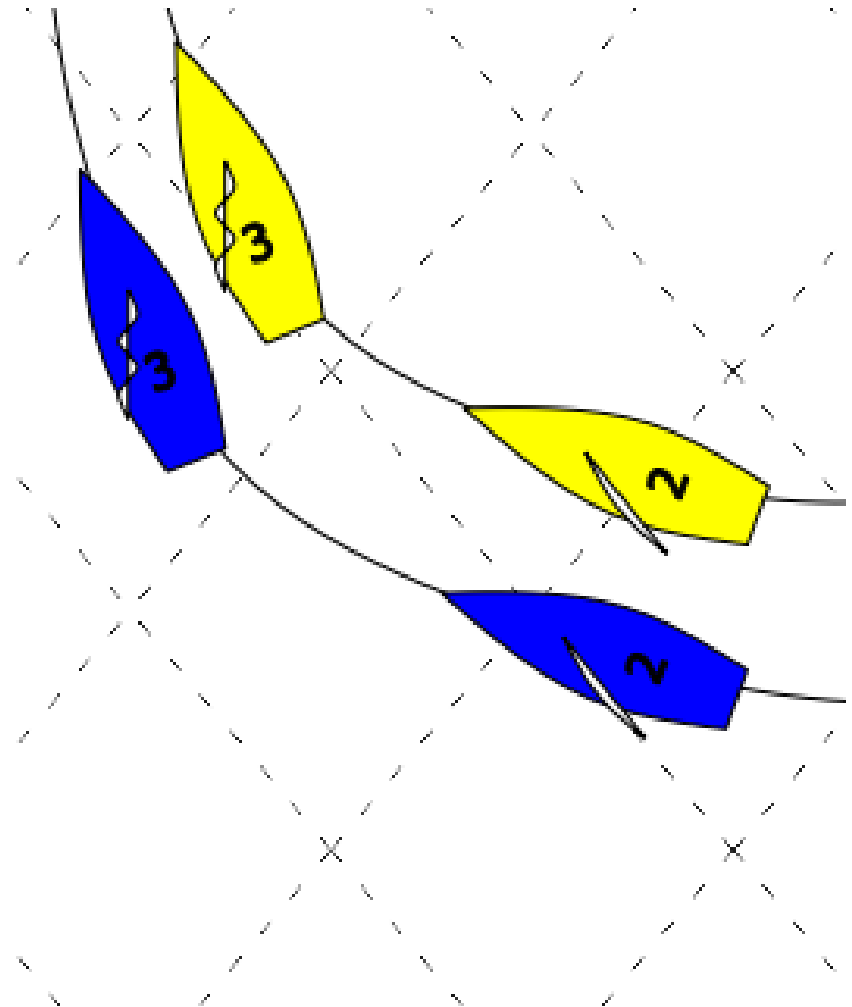
Position 3

BLEU:

“encore **modif route**, dois donner de la place”

JAUNE :

“Je fais tout ce que je peux, **je continue à me maintenir à l'écart**”



Position 4 version (i)

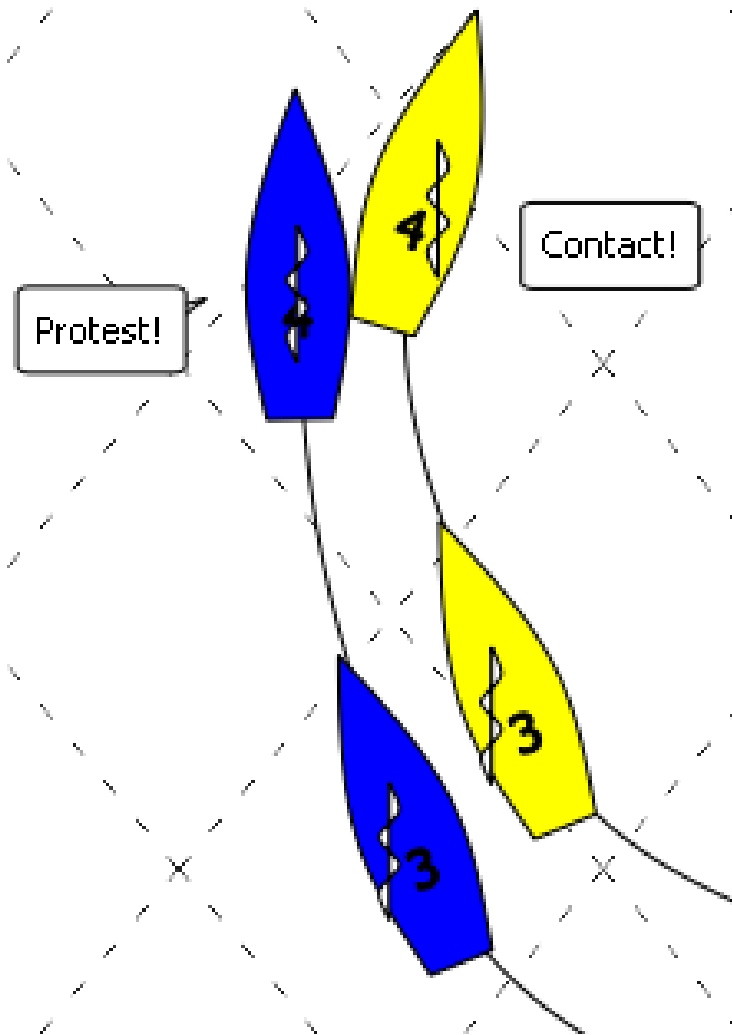
BLEU :

“Je modifie ma route ...
Je me maintiens ...
contact. Est ce que je
t’ai laissé la place ?”

JAUNE :

“Oui. Contact à cause
de mon virement.
Pénalité pour Jaune ?”

BLEU : “OK. Protest
hélé ; pavillon”



Position 4 version (ii)

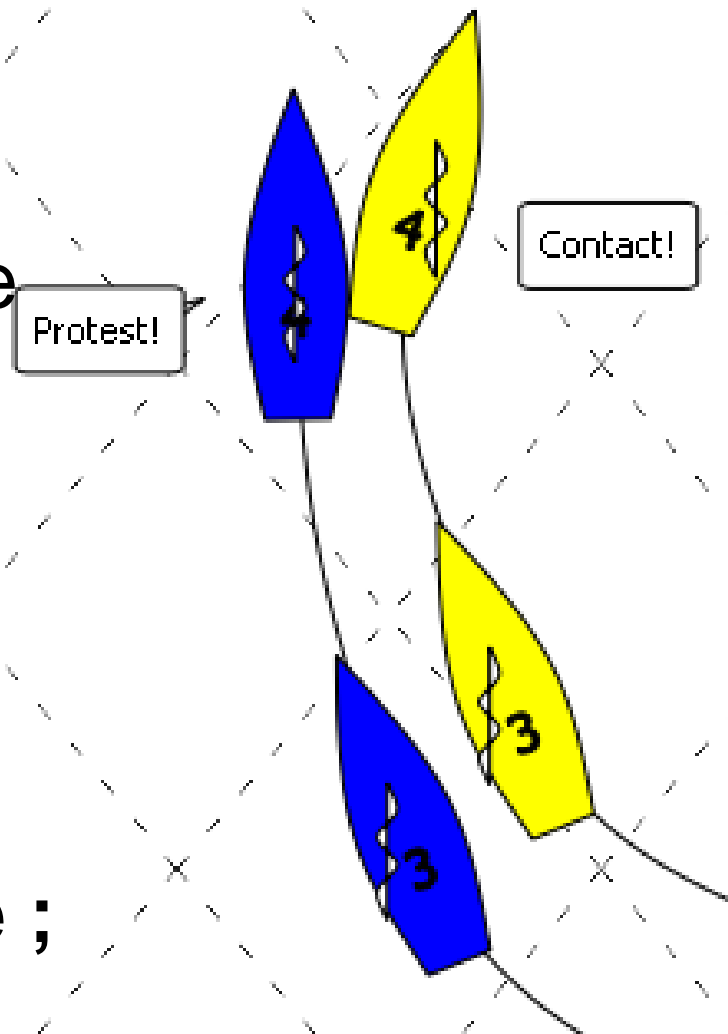
BLEU :

“Modif ... Je me maintiens... **contact**. Est ce que je t’ai laissé la place ?”

JAUNE :

“Non. J’ai fait tout mon possible. Pénalité pour Bleu ?”

BLEU : “OK. Protest hélé ; pavillon”





OK ou PAS ?



- Les deux éléments essentiels de l'umpiring sont regarder/dire ce que fait ton bateau et & écouter ton partenaire
- Réponses standard :
 - “**OK**” – Je suis d'accord avec ton énoncé
 - “**Pas OK**” – je ne suis pas d'accord avec ton énoncé et ta conclusion – & voilà la raison
 - “**PAS VU**” – Je n'ai pas vu l'incident, tu peux donner la décision tout seul
- Normalement, tu ne peux pas ne pas être d'accord avec un fait concernant le bateau que tu ne regardes pas



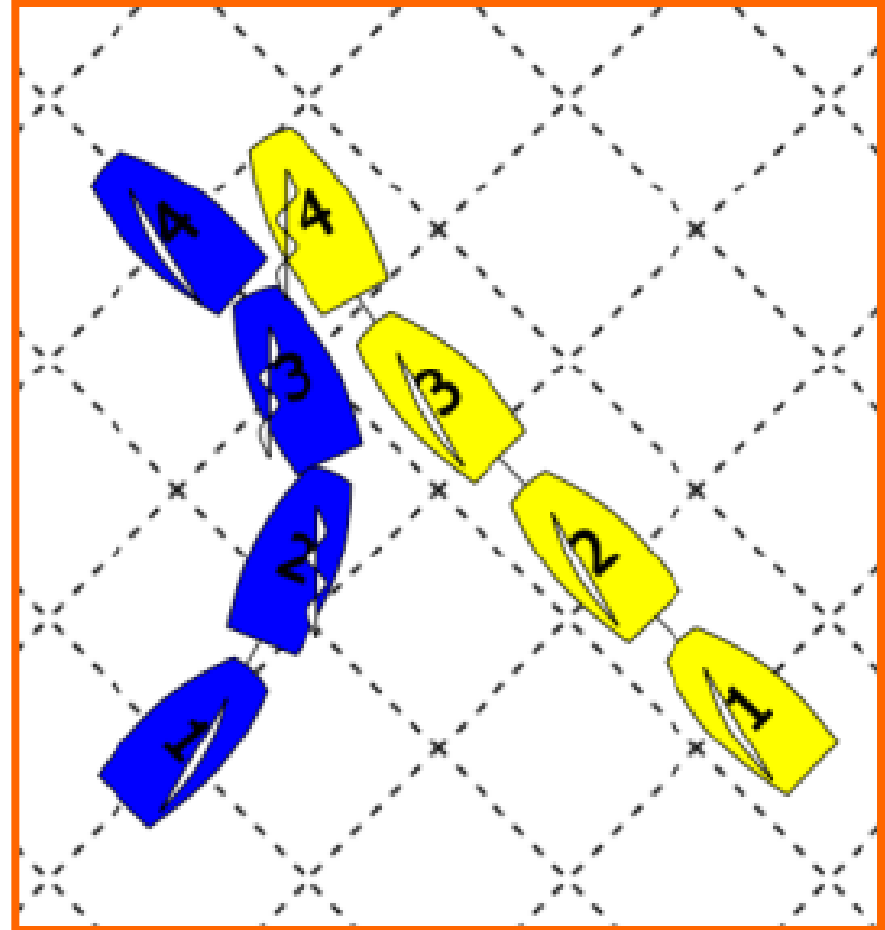
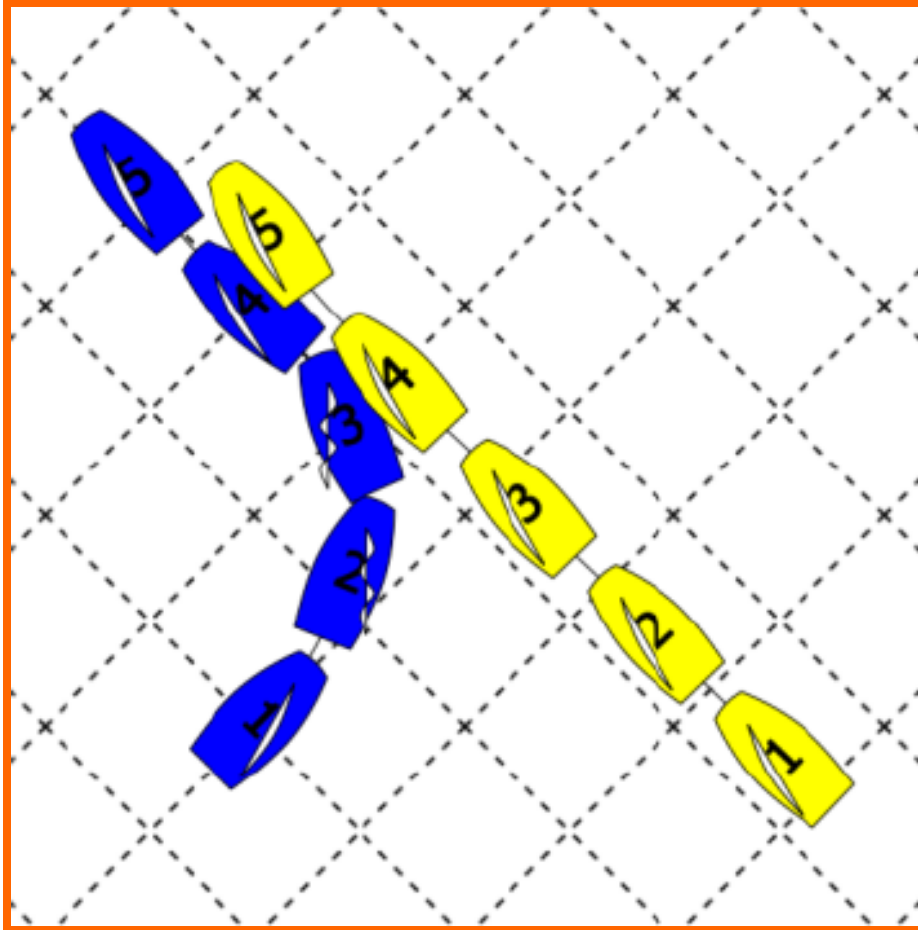
La décision



- ***Le plus dur !***
- Doit être donnée dès que la règle est enfreinte
 - Un retard fait qu’une décision correcte perd son crédit
 - L’incident suivant a déjà commencé
- Le dialogue propose immédiatement une décision (éventuellement avec des raisons)
- L’autre umpire est OK (ou pas)
- **“Péno pour bleu, OK ?”**
- **“OK, péno pour bleu, règle 11”**
- *(Attention : on parle de “péno” avant le protest, donc ce n’est pas un OK pour un pavillon)*

Virement sous le vent

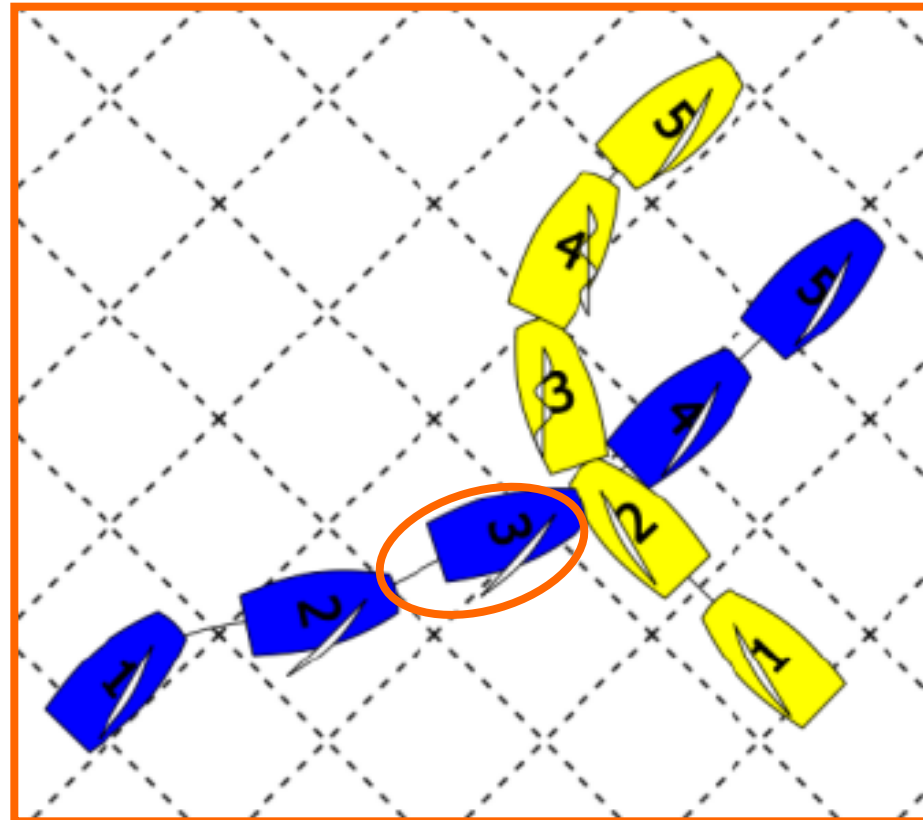
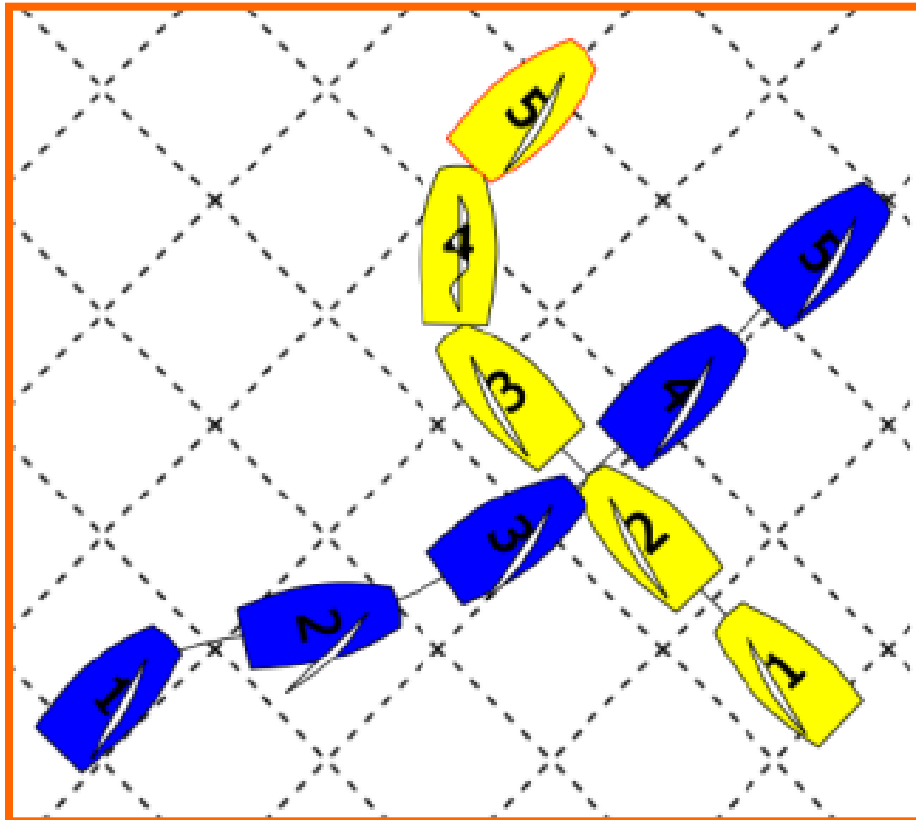
Scenario 1 ou Scenario 2?



Mettez vous d'accord sur une décision tout de suite après l'incident

Virement “couvrant”

Scenario 1 ou Scenario 2?

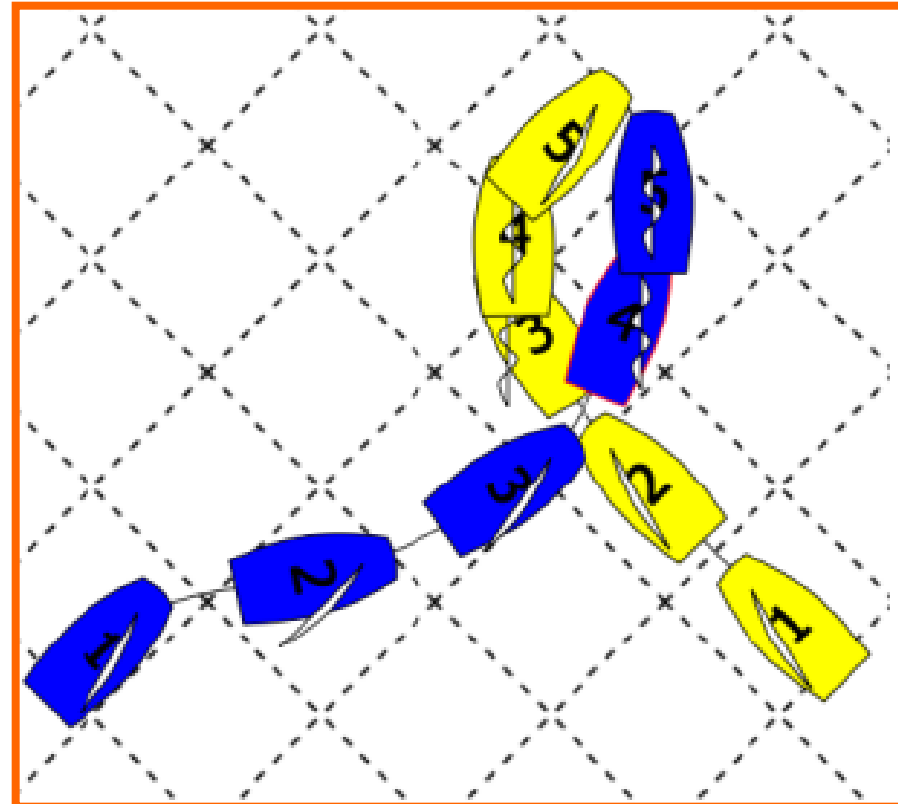
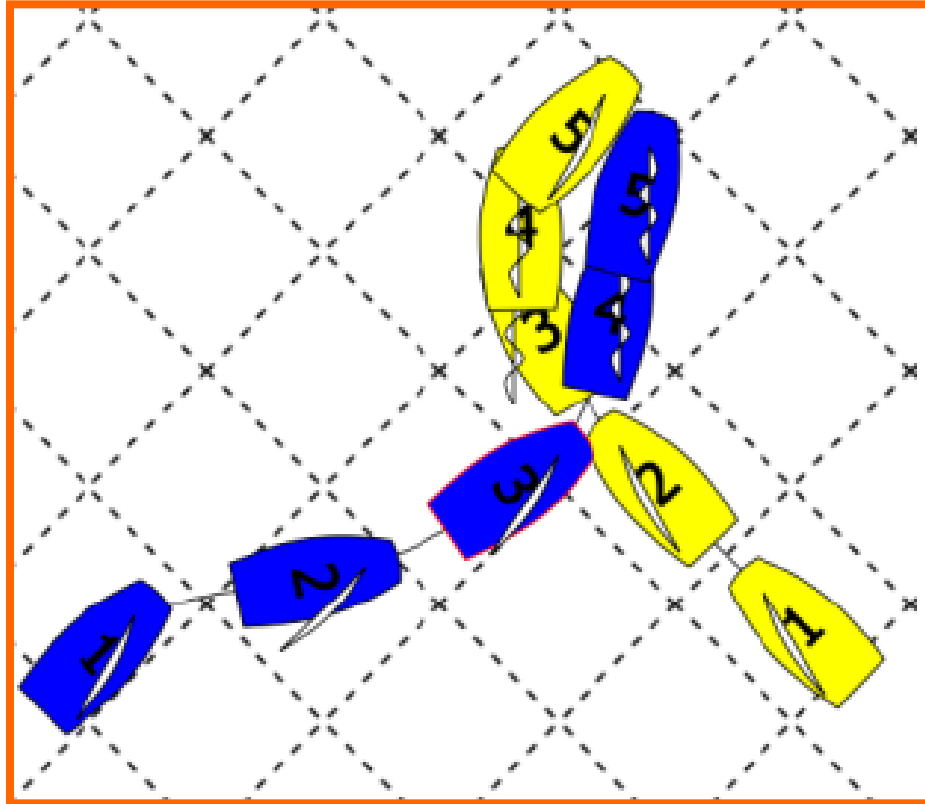


Mettez vous d'accord sur une décision tout de suite après l'incident

Virement couvrant

Vite, ces bateaux approchent de la ligne d'arrivée

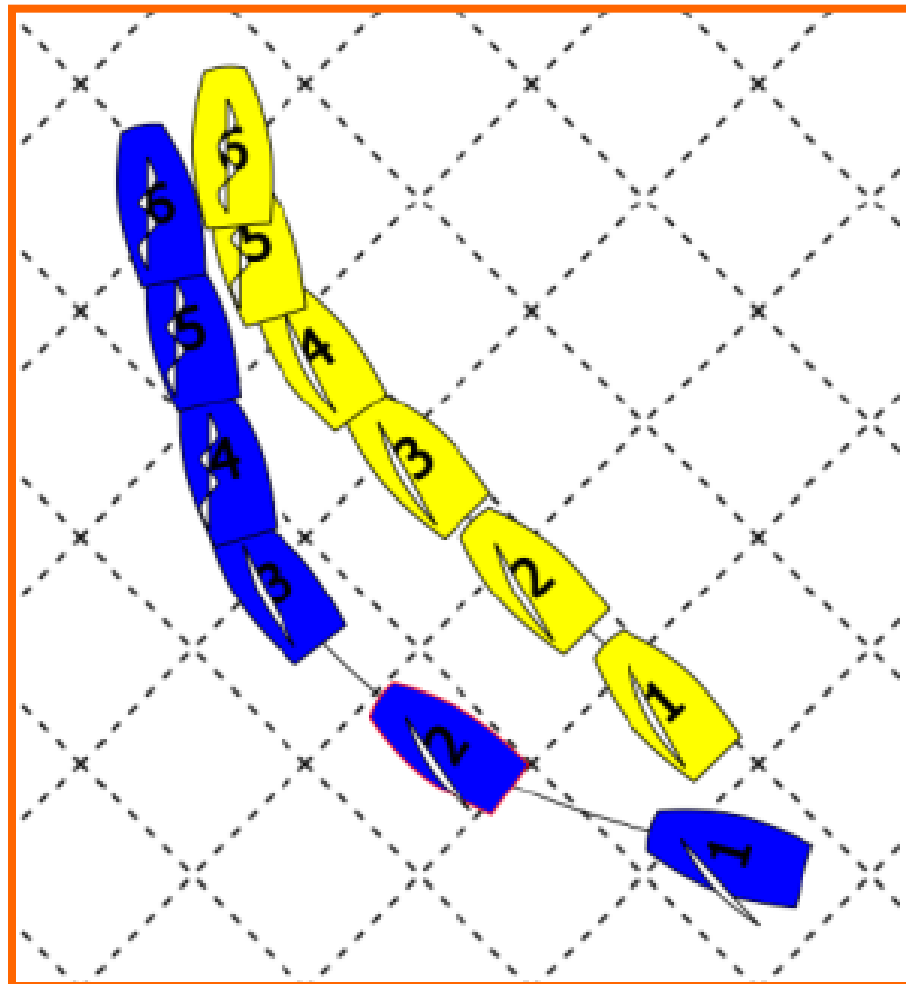
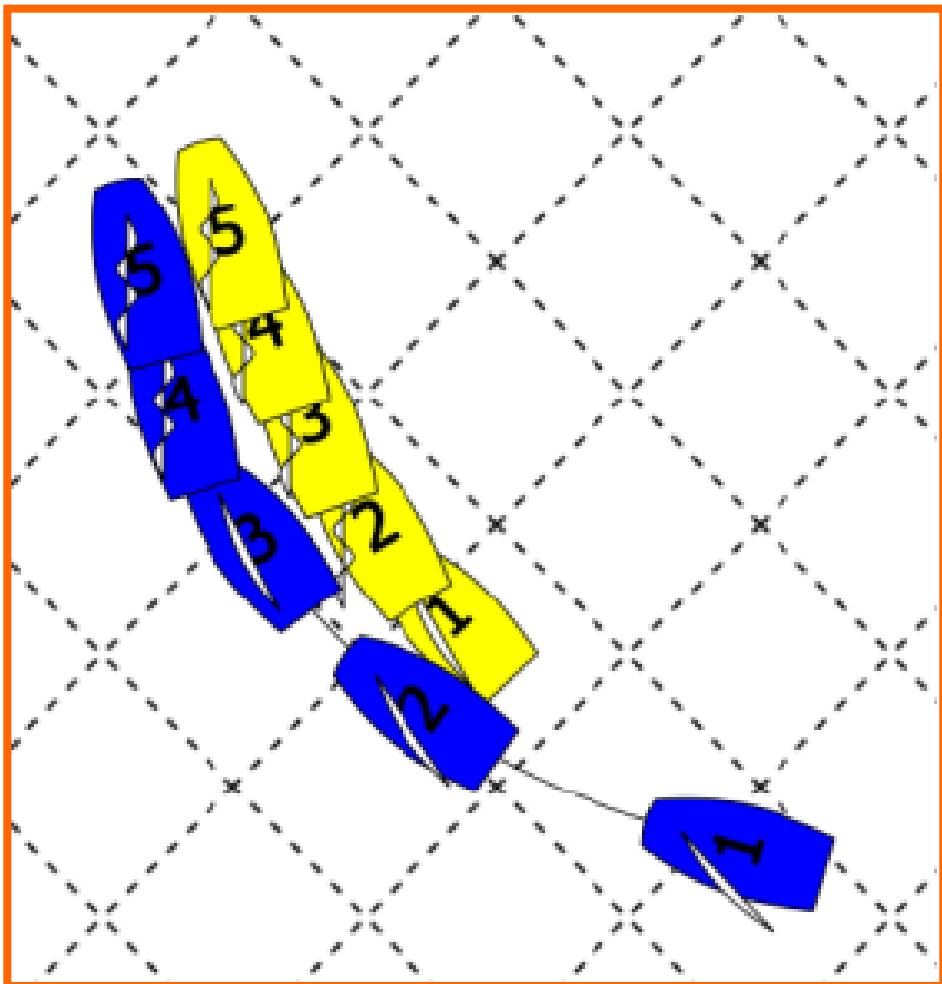
Scenario 1 **ou Scenario 2?**



Mettez vous d'accord sur une décision tout de suite après l'incident

Engagement sous le vent avant le départ

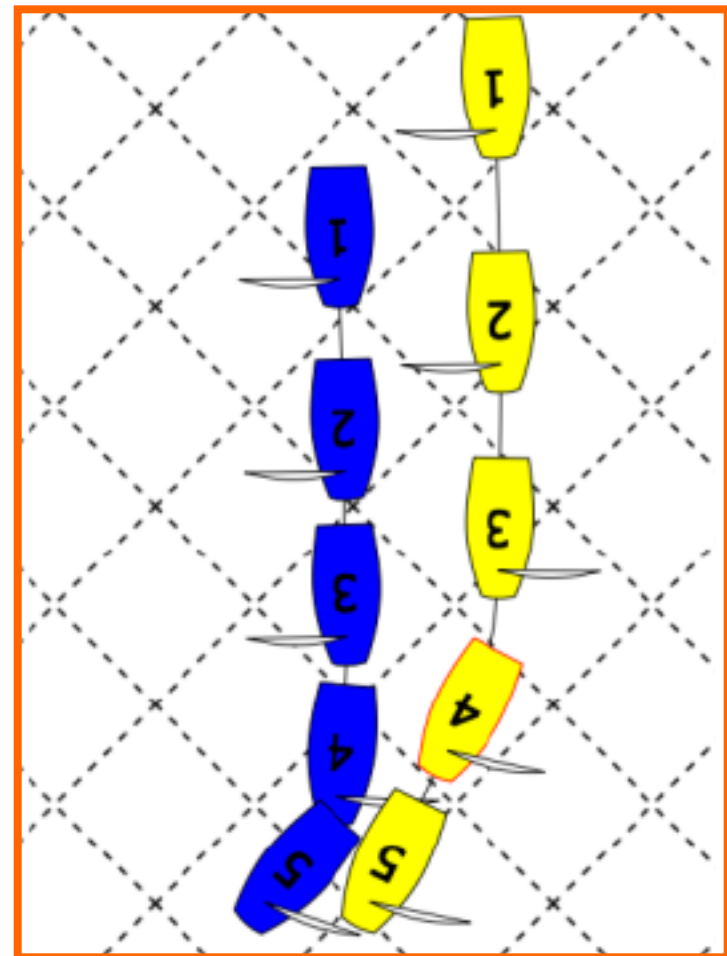
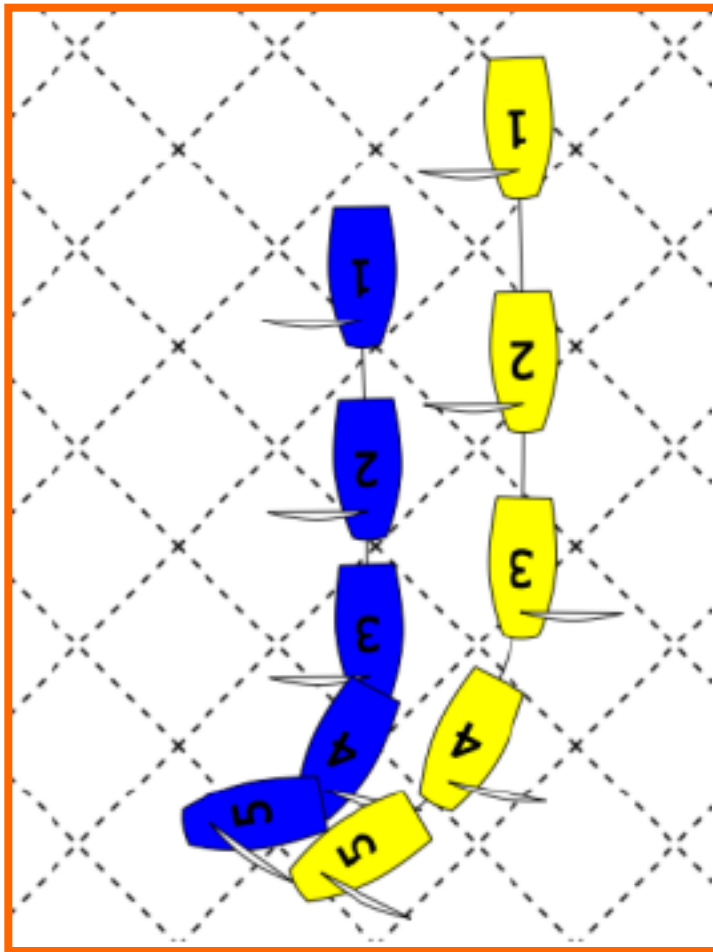
Scenario 1 ou Scenario 2?



Mettez vous d'accord sur une décision tout de suite après l'incident

Vent arrière, BB au vent empanne sur TB sous le vent

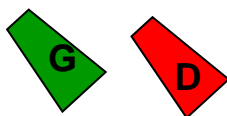
Scenario 1 ou Scenario 2?



Mettez vous d'accord sur une décision tout de suite après l'incident

Procédure

Normal



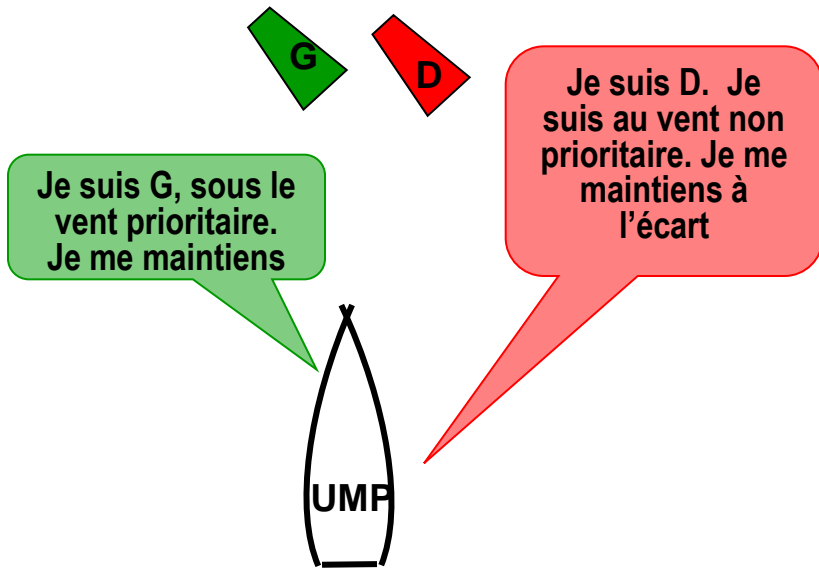
Je suis Gauche.
Sous le vent
prioritaire. Je me
maintiens

Je suis Droite. Au vent
non prioritaire. Je dois
me maintenir à l'écart

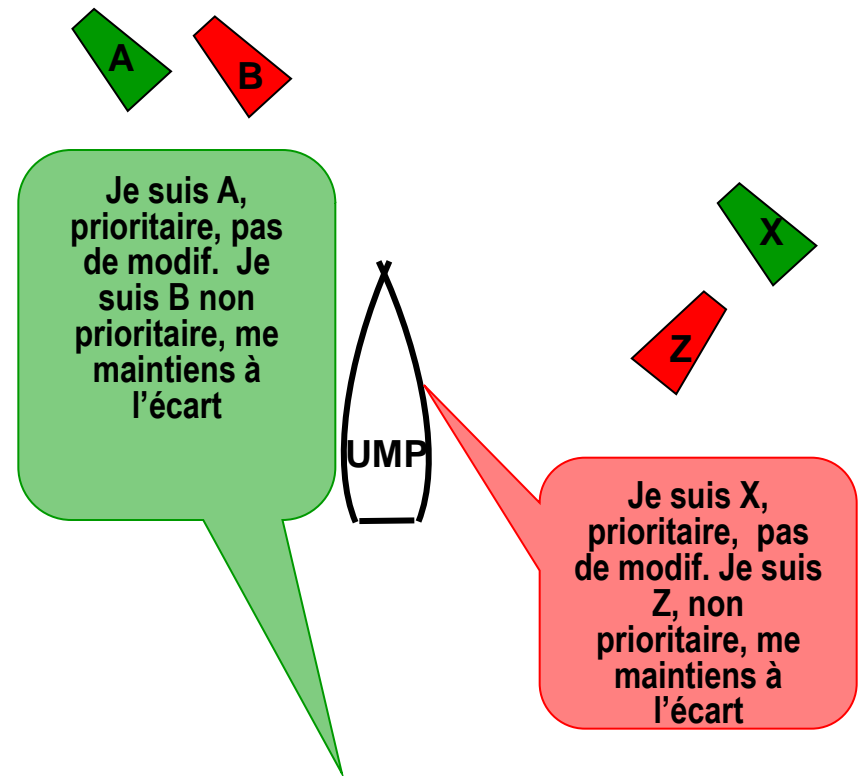
- Le pilote prend le plus petit chiffre des équipes en course
- Le co-pilote prend les bateaux adverses quand ils s'engagent avec ces 2 là
 - Et quand ils s'engagent entre eux
- A chaque incident une décision

Procédure 3

Normal



Exceptionnel





Dialogue 1: préparatifs



- Le pilote choisit un bateau dans une équipe
 - **“Je suis 2; tribord prioritaire ; pas de modif ”**
- Co-pilote a l'autre bateau de l'incident
 - **“Je suis 5; babord non prioritaire ; me maintiens à l'écart; je veux passer derrière”**



Dialogue 2: Incident & Décision

- Le pilote choisit un bateau
 - “**je suis 2; tribord prioritaire, pas de modif**”
- Le copilote prend l'autre bateau de l'incident
 - “**je suis 5; babord non prioritaire; me maintiens à l'écart; je veux passer derrière**”
- Pilote : “**modif de route**”
- Copilote: “**j'ai du réagir immédiatement**” (pour me maintenir à l'écart)
- Pilote : “**péno sur moi, règle 16.2**”
- Copilote: “**OK**”

Dialogue 3: réclamation

- Le pilote choisit un bateau
 - “**je suis 2; tribord prioritaire, pas de modif**”
- Le copilote prend l'autre bateau de l'incident
 - “**je suis 5; babord non prioritaire; me maintiens à l'écart; je veux passer derrière**”
- Pilote : “**modif de route**”
- Copilote: “**j'ai du réagir immédiatement**” (pour me maintenir à l'écart)
- Pilote : “**péno sur moi, règle 16.2**”
- Copilote: “**OK**”
- copilote: “**pas de protest hélé, incident terminé, tu es OK ?**”
- Pilote : “**je suis OK**”

Dialogue 4: Signal

- Le pilote choisit un bateau
 - **“je suis 2; tribord prioritaire, pas de modif ”**
- Le copilote prend l’autre bateau de l’incident
 - **“je suis 5; babord non prioritaire; me maintiens à l’écart; je veux passer derrière”**
- Pilote : **“modif de route”**
- Copilote: **“j’ai du réagir immédiatement”** (pour me maintenir à l’écart)
- Pilote : **“péno sur moi, règle 16.2”**
- Copilote: **“OK”**
- copilote: **“pas de protest hélé, incident terminé, tu es OK ?”**
- Pilote : **“je suis OK”**
- Copilote: **“Protest hélé. Pavillon vert, tu es OK?”**
- Pilote:

Dialogue 5: Give Time

- Le pilote choisit un bateau
 - “**je suis 2; tribord prioritaire, pas de modif**”
- Le copilote prend l'autre bateau de l'incident
 - “**je suis 5; babord non prioritaire; me maintiens à l'écart; je veux passer derrière**”
- Pilote : “**modif de route**”
- Copilote: “**j'ai du réagir immédiatement**” (pour me maintenir à l'écart)
- Pilote : “**péno sur moi, règle 16.2**”
- Copilote: “**OK**”
- copilote: “**pas de protest hélé, incident terminé, tu es OK ?**”
- Pilote : “**je suis OK**”
- Co-driver: “**Protest hélé. Pavillon vert, tu es OK?**”
- Pilote: “**Non, attend, laisse leur du temps ... OK, pavillon vert**”

Processus 4

Quand les droits entre les bateaux peuvent ils **changer**?



Une décision immédiate est essentielle !



Processus 4

Quand le changement arrive t il ?

- Prioritaire modifie sa route (16)
- Bateau virant qui dépasse le bout au vent (13 s'allume, 16 s'éteint)
- Bateau virant termine son virement (13 s'éteint, 15, 17)
- Un bateau change d'amure en empannant (15)
- Engagement établi / rompu (15, 17)
- Lay line (17)
- Zone (18) puis "A" la Marque (Déf)
- A l'approche du départ ; arrivée (D1.1d)



Processus 5

Quelles sont les **“Actions”** des bateaux?



... et lesquelles s'appliquent seulement au prioritaire ou au non prioritaire ?

Processus 5

Les actions d'un bateau ?

Prioritaire

- Pas de modif / modif (route)
- Navigue au dessus/Sur/ sa route normale, n'est pas sur sa route normale
- Gêne un autre

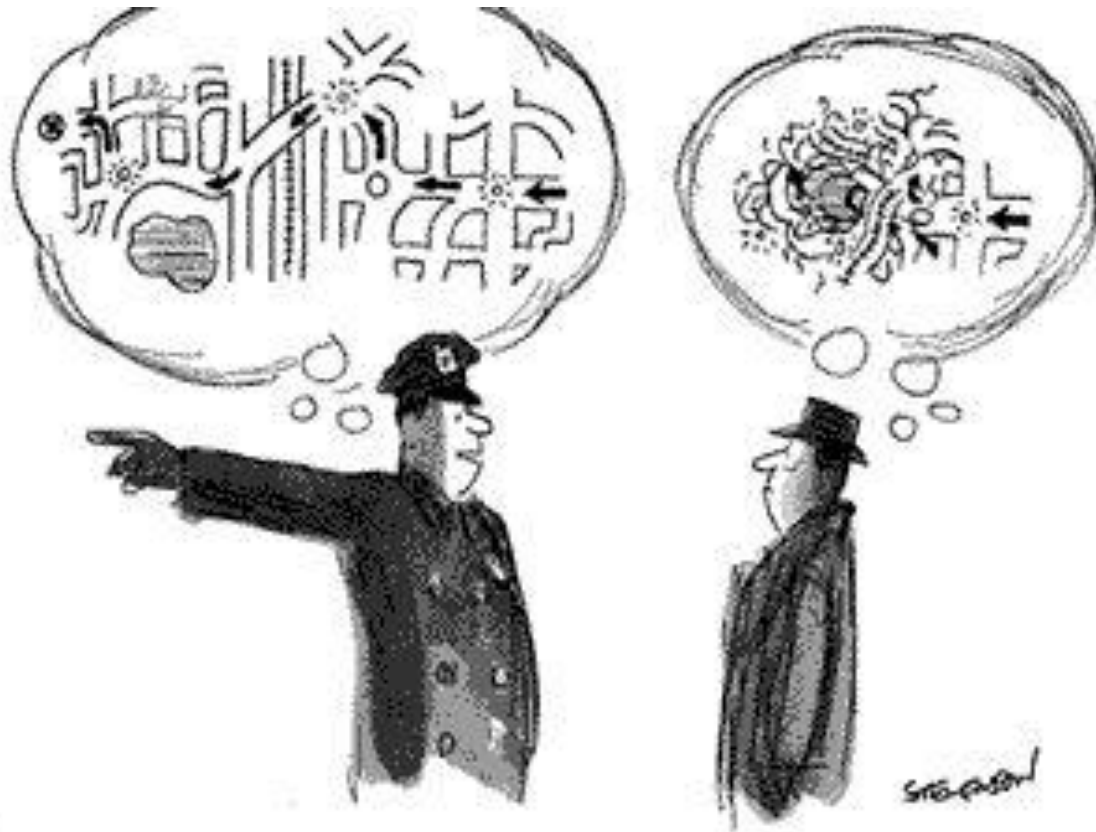
Non prioritaire

- Me maintiens à l'écart/ réagi immédiatement / je fais tout ce que je peux
- Je plonge / je passe derrière

Les deux

- Laisser la place/ place à la marque
- Hélé pour de la place(& réponse) / protest





Communication entre Umpires



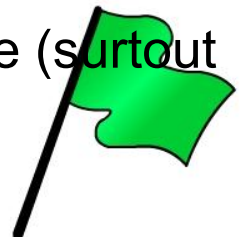
Il faut parler “bref”



- OK; incident terminé; pas d'incident
- Laisse la place; non prioritaire (give); prioritaire (right)
- J'ai la place; je n'ai pas la place; place fluctuante
- Pas de modif; modif; je plonge/ je passe derrière; j'ai réagi immédiatement; je fais tout ce que je peux; faute sur moi
- Je lofe; je vire; viré
- Au plus près; bâbord; tribord; (empanné)
- engagé; clair; droit de lof / 17 éteinte
- 18 allumée/éteinte; zone; vers/à la marque; place pour virer; viré dans la zone (18.2b éteinte); obstacle; 19 / 20 allumée; hélé; réponse
- (au dessus) route normale; (au dessus) au plus près
- contact; ne me maintiens pas à l'écart; hélé; pavillon
- Approche du départ; bord différent;

Signaux aux concurrents

- 1. Tenir les pavillons dans une main** pour pouvoir les montrer dès que la décision de pénaliser est prise et sans perdre les bateaux de vue
- 2. Attendez environ 3 secondes** après le “proteste” et le pavillon rouge avant de donner une décision (pour le rouge comme pour le vert)
 - Laisser aux concurrents le temps de décider
 - exception: quand le concurrent ne peut pas faire sa péno
- 3. Siffler longtemps et fort**, pointer du doigt & ne pas perdre de vue le coureur, montrer le pavillon au dessus de votre tête
 - Garder le pavillon en l’air jusqu’à ce que le bateau commence à tourner
 - Héler la raison si c’est une pénalité donnée par l’umpire (surtout pour la règle 42)
 - Montrer le nombre de tours avec les doigts



Signaux entre umpires

Par Radio: 3 Types d'Information

- “il y a une réclamation du bateau X”
- Fait: “X/Y clairs à la zone”
- “je peux donner la décision entre X et Y”
- Toute autre chose importante nécessitant une action



Signaux entre Umpires

Signaux par gestes

1. **Poing en l'air:** j'ai vu le pavillon de réclamation (possibilité de pointer le bateau qui réclame)
2. **Tape sur la tête:** il y a eu un contact (entre bateaux ou entre un bateau et la bouée)
3. **Bras horizontal,** visant l'espace : les bateaux ne sont pas engagés
4. **Bras vertical** au dessus de la tête: les bateaux sont engagés
5. **Se pointer du doigt:** ce n'est pas ma décision, mais j'ai vu ce qui s'est passé et je peux donner la décision
6. **Pointer du doigt un autre umpire:** ce n'est pas ma décision, mais tu peux la donner car tu es bien placé

Accuser réception avec le pouce en l'air

Pénos données par les Umpires



***Pas le temps de
regarder le livre des
RCV***

Pénos données par les Umpires

- Sans réclamation ni réparation
- Contact bouée ➔ 2 tours
 - Règle 42 ➔ 2 tours
 - Contact avec un membre de son équipe ➔ 2 tours
 - Pénalité incomplète ➔ 2 tours pour le bateau en infraction (*MAIS* seulement s'il y a une réclamation valide)
 - Règle 2 & sportivité ➔ 2 tours pendant la course, sinon pavillon noir (peut être les 2 à la fois)
 - Avantage malgré une pénalité ➔ Tours supplémentaires possibles, sinon pavillon noir
 - Dommage & RCV 14 ➔ Pavillon noir si cela mérite une instruction, inspecter les dommages et faire un rapport après la course
 - Effectuer le parcours ➔ Pas de pavillon, rapport au CC



Pavillon noir

- “Instruction possible après la course” – le bateau continue à courir
- Les pénos possibles (voir D3.1(c)):
 - Points supplémentaires dans la course pour le bateau en infraction
 - Suppression de la victoire de la course pour l’équipe

Surveiller les tours de péno

- “démarré sur tribord”
- Décider qui vérifie (souvent le copilote)
- Péno donnée par les umpires et incomplète : 2 tours supplémentaires

Gagner un Avantage

- Qu'est ce que le test de l'avantage ?





Gagner un avantage



- Test de l'avantage :
 - N'est pas derrière le bateau contre qui il a enfreint une règle ou
 - Gain pour les membres de son équipe en résultat de son infraction
 - Toujours souhaitable (si possible) de donner des tours supplémentaires

The image shows two racing dinghies on a body of water. The dingie in the foreground is white with blue accents and has the name 'Ariotti' and 'Mantovani' visible on its side. It has a large blue sail with a white number '1' on it. A person in a blue and red outfit is visible in the cockpit. The second dingie is further back and to the right, with a person in a white and red outfit. The text 'Session 3' and 'Position des Umpires' is overlaid in orange on the image.

Session 3
Position des Umpires

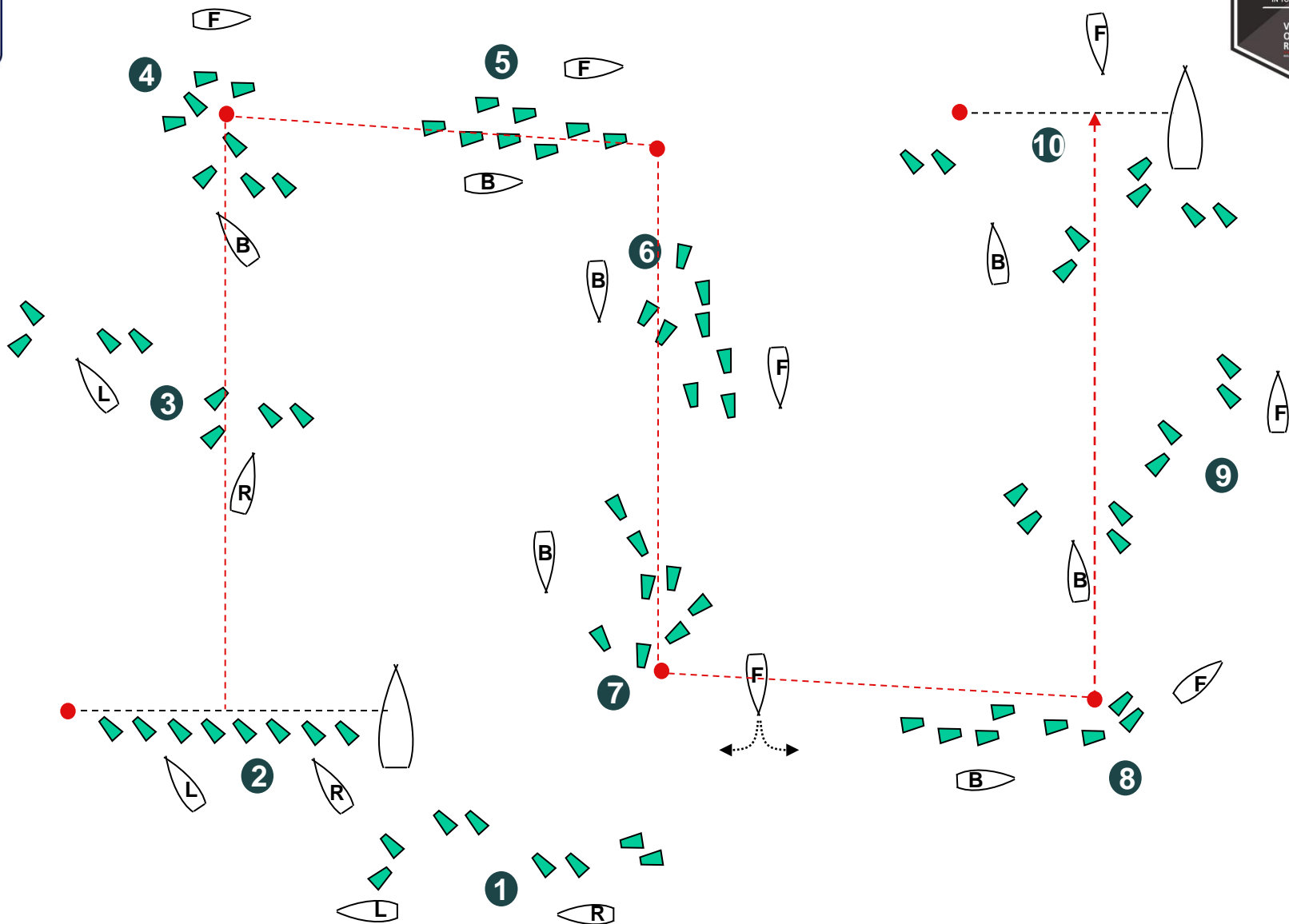


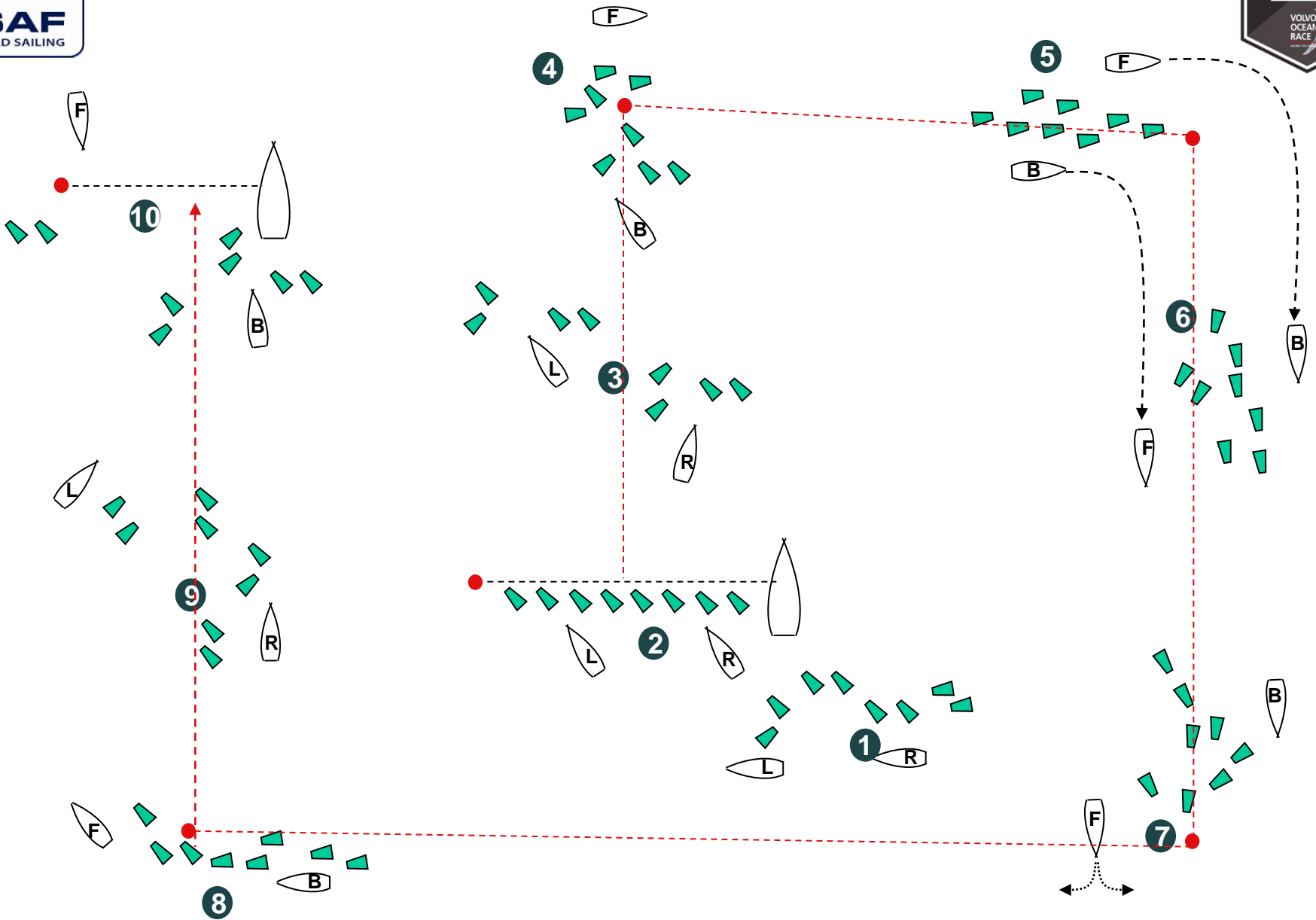
Session 3

~~Umpire Positioning~~

trajectoire autour du parcours

TRAJECTOIRE AUTOUR DU PARCOURS (4 bateaux/équipe)







Positionnement

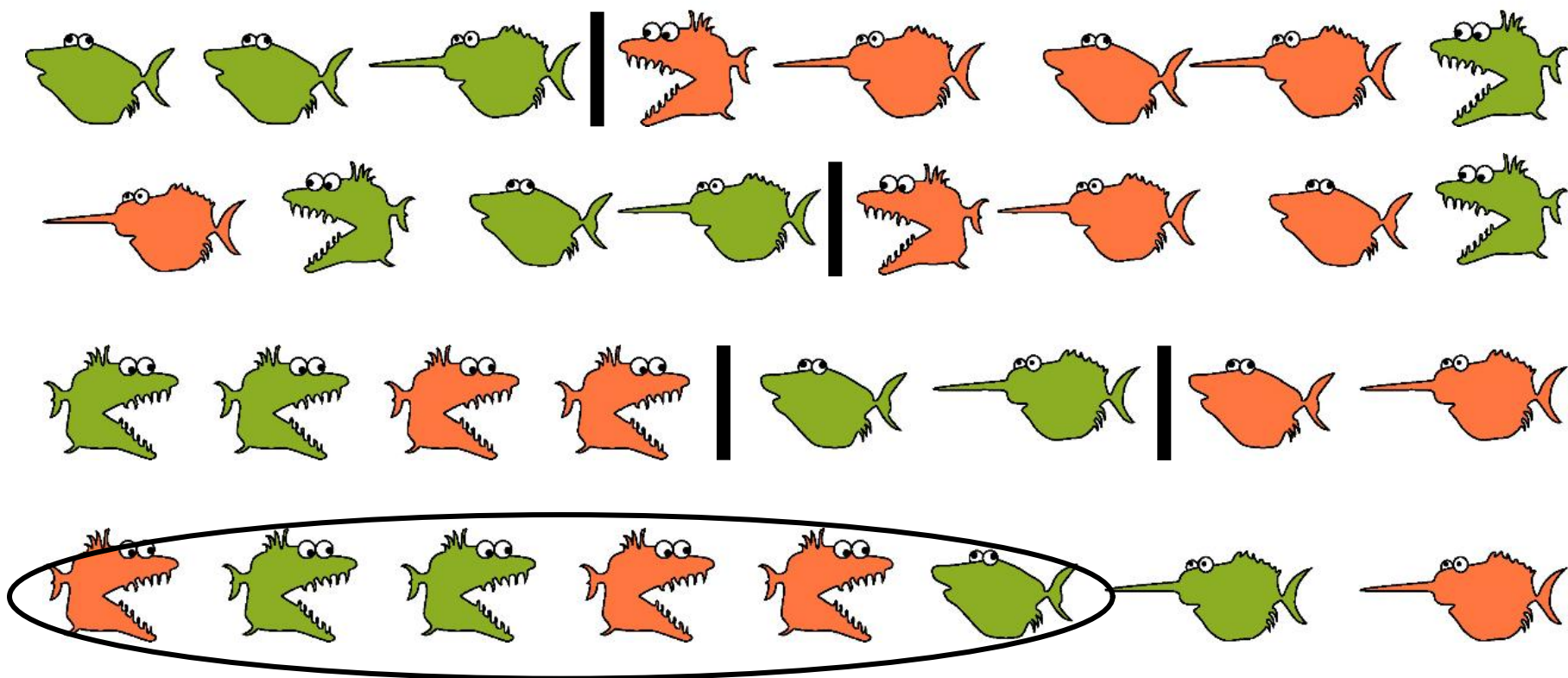


- **Approche du départ:** il vaut mieux être à gauche de sa paire de bateaux
- **marque 1:** 1 bateau au vent de la marque
- **Marque 3:** le 1^{er} bateau traverse le bord 4 et choisit comment tourner, le 2nd est derrière et à l'extérieur
- **Bord 5:** à droite / devant, à gauche / derrière
- **Approche arrivée :** 1^{er} bateau devant la flotte

-
- Soyez devant ! Suffisamment tôt
 - Allez direct au vent, coupez les coins
 - Si stationnaire, pointez le nez du bateau vers la prochaine direction
 - Si mal placé, rectifiez rapidement
 - Soyez au contact, anticipez

Surveillez les écarts !

- Il y a toujours au moins un “point de pression” où l’équipe qui perd doit dépasser l’autre
- Un umpire doit être au niveau de cette paire



Règle 42

- “action répétée”
- **Autour du parcours**
 - Pré-départ: **rocking pour avancer**; godille
 - Départ : rocking, virements
 - 1er bord: pomper avec le corps
 - bords 2 / 4: pomper avec le corps et l’écoute
 - Bord 3: ooching; empanner; répétition
 - Bord 5: virements
 - **Godiller pour contourner une marque**





Discussions avec les coureurs

Soyez clairs dès le premier jour



ou



Competitor Back-chat

Options

- Contrôle discret pour stopper immédiatement
- Péno sur l'eau
- Avertissement officiel (info aux autres umpires)
- Instruction formelle à terre