

Webinaire Version 2024

# ANNEXE UF

## UMPIRE FLEET

Thierry POIREY CCA

BANQUE  
POPULAIRE   
PARTENAIRE  
MAJEUR

  GROUPE MDS  
Mutuelle des Sportifs  
PARTENAIRES  
OFFICIELS



# SOMMAIRE

- 1) PREAMBULE
- 2) OÙ TROUVER LES DOCUMENTS OFFICIELS
- 3) INTÉRÊTS ET LIMITES DE L'ARBITRAGE DIRECT
- 4) RÉSUMÉ DES RÈGLES UTILISÉES DANS L'ANNEXE UF
- 5) LE CAHIER DES CHARGES
- 6) LE POSITIONNEMENT
- 7) LE DIALOGUE, LA COMMUNICATION
- 8) LES VARIANTES EN ARBITRAGE DIRECT ET SEMI DIRECT (OPTION)
- 9) TEST UMPIRE UF (OPTION)

## PRÉAMBULE

Arbitrage direct donc Annexe UF

=> Obligatoirement arbitré par des UMPIRES

En cas d'impossibilité soit par manque d'umpires, soit par manque de semi-rigides, soit une flotte de bateaux trop importante

=> Arbitrage semi-direct (SD) par des JUGES (et umpires)

Voir dérogation possible sur les épreuves grade 5 (flotte partagée) pour la participation de Juges (régionaux-nationaux)

**OÙ TROUVER LES DOCUMENTS OFFICIELS ?**

## **ANNEXE UF (Umpire Fleet)**

<https://arbitrage.ffvoile.fr/regles-et-documents/regles-de-course-a-la-voile/>

<https://arbitrage.ffvoile.fr/arbitrage-epreuves/arbitrage-semi-direct-et-direct/>

Autorisation à obtenir après demande auprès de la CCA aussi bien pour l'organisation d'épreuves en semi direct qu'en direct



# L'ARBITRAGE DIRECT

## INTÉRÊTS

- Meilleure équité sportive (avec ses limites...)
- Le jeu continue malgré des pénalités à effectuer (DSQ disparaît)
- Résultats immédiats
- Pas de réclamations post course
- Juges « umpires » en action sur l'eau, à la fois auprès des coureurs, mais aussi le comité (aide possible si demande du CC)
- Travail en équipe
- Facilite le rapprochement avec les coureurs
- Facilite l'apprentissage des coureurs pour les règles
- « Tactiquer » avec les coureurs pour anticiper les situations

## LIMITES

- Impossible de tout observer
- Effectif flotte nécessairement limité
- Nombre de semi rigide nécessaire (voir tableau)
- Nécessite un positionnement pointu en anticipant sur les cas possibles en gênant au minimum les coureurs
- Nécessite des décisions rapides
- Nécessite d'être le plus cohérent, régulier possible dans ses décisions
- Supporter de longues heures sur l'eau
- Communication parfois difficile entre umpires et entre semi rigide

# RÉSUMÉ DES RÈGLES UTILISÉES DANS L'ANNEXE UF

# UF 1      MODIFICATIONS AUX DÉFINITIONS, AUX RÈGLES DES CHAPITRES 1 ET 2, ET A LA RÈGLE 70

**UF1.1** Ajouter à la définition de *Route normale* : « Un bateau effectuant une pénalité ou manœuvrant pour effectuer une pénalité ne navigue pas sur une *route normale* ».

Commentaires : dès le début d'action pour effectuer la pénalité (avant même de virer ou d'empanner, ndlr ! ), le bateau doit se maintenir à l'écart des autres bateaux et ne navigue plus sa route normale....

**UF1.2** Ajouter une nouvelle règle 7 au chapitre 1

**7 DERNIER POINT DE CERTITUDE**

« Les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé, tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé

Commentaires : exemple lors d'un virement => les umpires observent les voiles, notamment la grand voile, les girouettes, (repères internes), les vagues, les autres bateaux (repères externes)



## UF 1.3 La règle 14 Eviter le contact est modifiée comme suit :

14.1 Quand les umpires décident qu'un bateau a enfreint la règle 14 et qu'un dommage en a résulté, ils peuvent imposer une pénalité en points sans instruction selon le guide prévu en 14.2.

Nota : d'autres options sont possibles en cas de contact même sans dommage....

Niveau A Dommage Mineur	La valeur, l'aspect général ni le fonctionnement normal du bateau ne sont significativement modifiés	Le bateau peut continuer à courir même si quelques travaux de surface peuvent être nécessaires après l'épreuve. Nécessite normalement moins d'une heure de travail	Pas de point de pénalité
Niveau B Dommage	L'aspect général et/ ou la valeur du bateau sont modifiés	Le dommage n'empêche pas l'utilisation normale du bateau dans cette course même si quelques travaux (provisoires) sont nécessaires avant son départ. Nécessite plus d'une heure de travail mais ne devrait pas normalement prendre plus de trois heures.	1 point de pénalité
Niveau C Dommage Majeur	L'utilisation normale du bateau est compromise et son intégrité structurelle peut être affectée.	Le bateau devra être réparé avant de pouvoir courir de nouveau. Nécessite plus de trois heures de travail.	Pénalité à la discrétion du jury

**UF1.4** Quand la règle 20 s'applique, les signaux de bras suivants sont requis, **en plus des appels à la voix** :

**(a) pour place pour virer, pointer clairement et plusieurs fois vers la direction au vent,**

**et**

**(b) pour « Virez », pointer clairement et plusieurs fois vers l'autre bateau et déplacer le bras vers la direction au vent.**

Commentaires : N'importe quel équipier à bord peut effectuer ces actions. Attention, les 2 actions doivent être visibles !



**UF1.5** La règle 70 est supprimée.

En d'autres termes, les droits d'appels sont supprimés...

## UF 1.6 Règles expérimentales

**UF 1.6 (a) (option)** La définition de *Place à la marque* est modifiée comme suit :  
**Place à la marque** Place pour un bateau pour suivre sa *route normale* pour contourner ou passer la *marque* du côté requis.

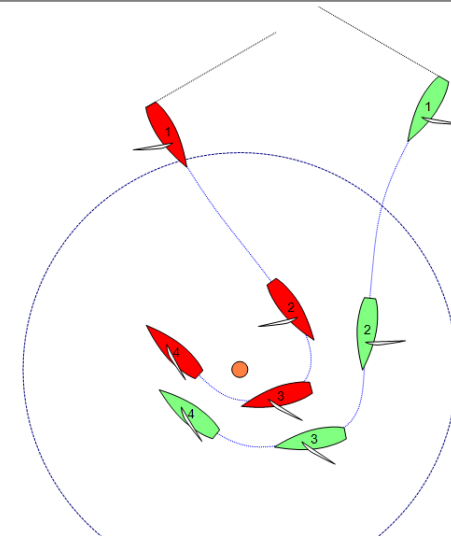
Cependant, la *place à la marque* pour un bateau ne comprend pas la *place* pour virer de bord sauf s'il est *engagé* à l'intérieur et *au vent* du bateau tenu de donner la *place à la marque* et s'il *pare* la *marque* après son virement.

Vert à l'extérieur doit donner de la place à la marque à Rouge qui est à l'intérieur de la marque

### Commentaires :

Notion plus simple qu'avec les RCV classiques. Ici, on parle d'une route normale à effectuer pour aller vers la marque et la contourner.

Le bateau intérieur a droit à la place pour contourner la marque comme si il était seul sur ce contournement, et le bateau extérieur doit donner cette place à la marque.



## UF1.6 (b) (option) La règle 13 est supprimée

Commentaires : cette suppression de la règle du virement de bord est plutôt adaptée pour les bateaux rapides (High Speed Rules) mais pas conseillée pour les courses en bateaux classiques...

## UF1.6 (c) (option)      La règle 17 est supprimée

Commentaires : cette suppression de la route normale simplifie l'arbitrage notamment sur les bords de portants. L'inconvénient pour les concurrents est qu'il ne faut pas être lent au portant.....

## UF 2      MODIFICATIONS AUX AUTRES RÈGLES

**UF2.1** La règle 28.2 est modifiée comme suit :

### **28 EFFECTUER LA COURSE**

28.2. Un bateau peut corriger toute erreur commise en effectuant la course, tant qu'il n'a pas contourné la marque suivante ou coupé la ligne d'arrivée pour finir.

Commentaires : Possibilité de corriger une erreur de parcours tant que le bateau n'a pas contourné la prochaine marque ou fini.

Dans le cas contraire, pénalité pavillon noir par les umpires => DSQ

Nota : autre option possible si les umpires ne peuvent pas pénaliser les infractions à la règle 28 mais il vaut mieux privilégier cette première option ci-dessus

**UF2.2** La règle 31 est modifiée comme suit : (option)

### **31 TOUCHER UNE MARQUE**

Pendant qu'il est en course, ni l'équipage ni une quelconque partie de la coque d'un bateau ne doit toucher une marque de départ avant de prendre le départ, une marque qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une marque d'arrivée après avoir fini. De plus, pendant qu'il est en course, un bateau ne doit pas toucher un bateau du comité de course qui est également une marque.

Commentaires : Seul la coque et/ou l'équipage ne doit pas toucher une marque.

Coque comprenant tout le bord extérieur physique de la coque (liston, bordé, etc)

=> chandeliers, balcons, bout-dehors, bôme, écoutes, etc ne font pas partie de la coque

Nota : possibilité de supprimer totalement cette règle mais pas conseillé pour préserver les marques



## UF3 RÉCLAMATIONS ET PÉNALITÉS SUR L'EAU

**UF3.1** Dans cette annexe, une « pénalité » signifie ce qui suit :  
Une pénalité **d'un tour** est effectuée conformément à la règle 44.2.

Commentaires : que le bateau prenne l'initiative d'effectuer sa pénalité, ou bien qu'il attende une réponse des umpires, la pénalité est toujours d'un tour selon les obligations de la 44.2

=> Aussitôt que possible après l'incident, s'écarter des autres bateaux

Puis effectuer un tour rapidement dans le même sens comprenant un virement et un empannage (ou dans le sens inverse)

Nota : possibilité de modifier le type ou le pourcentage de la pénalité...

**UF3.2** La première phrase de la règle 44.1 est modifiée comme suit : « Un bateau peut effectuer une pénalité quand il est susceptible d'avoir enfreint une ou plusieurs règles du chapitre 2 dans un incident pendant qu'il est en course (sauf la règle 14 quand il a causé dommage ou blessure), la règle 31 ou la règle 42.

Cependant, quand il est susceptible d'avoir enfreint une règle du chapitre 2 et la règle 31 dans le même incident, il n'a pas besoin d'effectuer la pénalité pour l'infraction à la règle 31 »

Commentaires : Comme dans les RCV classiques mais texte rajouté car option possible pour la RCV 31 (voir diapo ci-dessus)

### UF3.3 Réclamations sur l'eau par des bateaux et pénalités

(a) Pendant qu'il est en course, un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 (sauf la règle 14) ou selon la règle 31 ou la règle 42 ; cependant, un bateau peut réclamer selon une règle du chapitre 2 uniquement pour un incident dans lequel il était impliqué. Pour ce faire, il doit, pour chaque réclamation, héler « **Proteste** » et arborer ostensiblement un pavillon: **Rouge, ou Y, ou autre** (fourni), à la première occasion raisonnable. Il doit affaler le pavillon avant, ou à la première occasion raisonnable après qu'un bateau impliqué dans l'incident a effectué spontanément une pénalité ou après une décision d'umpire.

(b) Un bateau qui réclame comme prévu dans la règle UF3.3(a) n'a pas droit à une instruction. A la place, un bateau impliqué dans l'incident peut reconnaître avoir enfreint une règle en effectuant spontanément une pénalité. Un umpire peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'ayant pas été exonéré, sauf si le bateau a effectué spontanément une pénalité.

Nota : voir en UF 3.5 (d) option pour les umpires d'afficher un pavillon J ou autre si « les umpires n'ont pas établi suffisamment de faits pour prendre une décision » => instruction possible après les courses.

UF 3.3 (b) Dernière phrase : même si un bateau effectue une pénalité alors qu'il est exonéré par les umpires, le bateau ayant enfreint une règle sera pénalisé et devra effectuer une pénalité...

## UF3.4 Pénalités et réclamations à l'initiative d'un umpire

- (a) Quand un bateau
- (1) enfreint la règle 31 et n'effectue pas de pénalité,
  - (2) enfreint la règle 42,
  - (3) obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
  - (4) commet une infraction à la sportivité, ou
  - (5) ne respecte pas la règle UF3.6 (*pénalités imposées*) ou **n'effectue pas une pénalité quand un umpire lui impose de le faire,**
  - (6) Nota : d'autres options peuvent être rajoutées comme l'utilisation du bateau, zones interdites, etc.

.....Si un bateau est pénalisé selon la règle UF3.4(a)(5) pour ne pas avoir effectué une pénalité ou pour ne pas l'avoir effectuée correctement, **la pénalité initiale est annulée,**

Nota :

Les coureurs peuvent ne pas avoir entendu.... etc.

Les umpires ont la possibilité d'imposer une ou plusieurs pénalités sans réclamation d'un concurrent ou bien à la suite de la 1<sup>ère</sup> pénalité

### UF3.5 Signaux des umpires

Un umpire signalera une décision de la façon suivante :

- (a) un pavillon vert et blanc avec un long signal sonore signifie « pas de pénalité »
- (b) un pavillon rouge avec un long signal sonore signifie « une pénalité a été donnée ou reste en suspens ». L'umpire hèlera ou identifiera chaque bateau dans ce cas.
- (c) un pavillon noir avec un long signal sonore signifie « un bateau est disqualifié ». L'umpire hèlera ou identifiera le bateau disqualifié.
- (d) **Option (A éviter)** : un pavillon J ou autre avec un long signal sonore signifie « les umpires n'ont pas établi suffisamment de faits pour prendre une décision »

# Objectifs : pénaliser pendant la course (C. Aulnette)

Décisions rapides (5 à 10 secondes) après la réclamation.

L'objectif est de « rétablir l'ordre » des bateaux entre eux. Possibilité de repénaliser suite à la première effectuée...

Si le temps de décision est plus long, car soit désaccord soit doute dans les faits => retour au **dernier point de certitude** (UF 1.2)

Si le doute ou le désaccord ne peut pas être levé => envoyer un pavillon vert (ou vert et blanc)

**Il est préférable de ne pas pénaliser un bateau qui a enfreint une règle plutôt que de pénaliser un bateau qui n'a pas enfreint de règle (CQFD)**

## En cas d'erreur ? (C. Aulnette)

Les erreurs sont possibles => coureurs et umpires doivent l'admettre.

Privilégier le dialogue avec les concurrents post course ou en débriefing (voir admettre un mauvais « call »)

# Esprit d'équipe : une vraie qualité (C. Aulnette)

Travail d'équipe et partage des tâches pour les 2 umpires à bord

Travail d'équipe également entre les bateaux umpires

Travail d'équipe encore avec le comité de course



## Concentré ... (C. Aulnette)

Savoir rester concentré dans les moments clés.

Longues journées sur l'eau...

Savoir être et savoir faire avec son collègue sur le semi-rigide (tout un programme 😊 😊)

## UF4 ACTIONS DU COMITÉ DE COURSE

**UF4.1** Après que les bateaux ont fini, le comité de course informera les concurrents sur le tableau à l'arrière du bateau du comité de course de l'ordre d'arrivée de la course. Après cela, le comité de course enverra rapidement un pavillon B avec un signal sonore. Le pavillon B sera envoyé pendant au moins deux minutes et sera ensuite affalé avec un signal sonore. Si le comité de course modifie le classement suite à une information obtenue sur la ligne d'arrivée pendant l'envoi du pavillon B, il enverra le pavillon L avec un signal sonore. Le pavillon B restera envoyé pendant au moins deux minutes après toute modification.

Commentaires : Le comité a la possibilité d'afficher les résultats soit par ce tableau, ou par VHF ou sur un tableau officiel en ligne...

## UF5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

**UF5.1** Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un umpire.

**UF5.2** Voir option si le bateau à le droit de réclamer quand il n'y pas de réponse d'un umpire

Commentaires : CQFD pour supprimer les réclamations post course 😊😊😊

Option possible si UF 3.5 utilisée (pavillon jaune des umpires par exemple)

## UF5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

**UF5.3** Un bateau ayant l'intention de

(a) réclamer contre un autre bateau selon une règle autre que la règle UF3.6 ou la règle 28, ou une règle listée dans la règle UF3.3(a),

(b) réclamer contre un autre bateau selon la règle 14 s'il y a eu un contact ayant causé dommages ou blessure, ou

(c) demander réparation

doit informer le comité de course de la façon suivante : héler le comité de course avant ou pendant l'envoi du pavillon B du comité.

Commentaires : Procédure réclamation et instruction « allégée »

# LE CAHIER DES CHARGES

SUPPORT	NOMBRE DE BATEAUX PREVUS	MINIMUM ARBITRES PRESENTS, QUALIFICATION	MINIMUM BATEAUX UMPIRE	TYPE DE BATEAU ET MOTORISATION MINIMALE
SUPPORT LENT	1 à 5 sans pavillon Jaune 6 à 10 avec pavillon jaune	2 UMP NATIONAUX OU REGIONAUX	1	Semi rigide 50 CV
SUPPORT RAPIDE	1 à 5 sans pavillon jaune 6 à 10 avec pavillon jaune	2 UMP NATIONAUX OU REGIONAUX + 2 ACCOMPAGNATEURS	2	Semi rigide 50 CV
SUPPORT LENT	6 à 10 sans pavillon jaune 11 à 20 avec pavillon jaune	2 UMP NATIONAUX OU REGIONAUX + 2 ACCOMPAGNATEURS	2	Semi rigide 50 CV
SUPPORT RAPIDE	6 à 10 sans pavillon jaune 11 à 20 avec pavillon jaune	3 UMP NATIONAUX OU REGIONAUX + 3 ACCOMPAGNATEURS	3	Semi rigide 50 CV

Le pavillon jaune est une option dans les IC pour les réclamations des concurrents n'ayant pas fait l'objet d'une réponse des umpires



# LE POSITIONNEMENT

Le positionnement est la base d'un bon arbitrage afin d'établir les faits !

- **Micro positionnement** : Observation seulement sur 2 bateaux.
- **Macro positionnement** : Observation sur plusieurs bateaux avec le mouvement des paquets dans la flotte.
- **Interaction entre umpires** : Et gestion avec les autres bateaux umpires



**En conduisant, vous devez toujours vous poser ces 4 questions en permanence :**

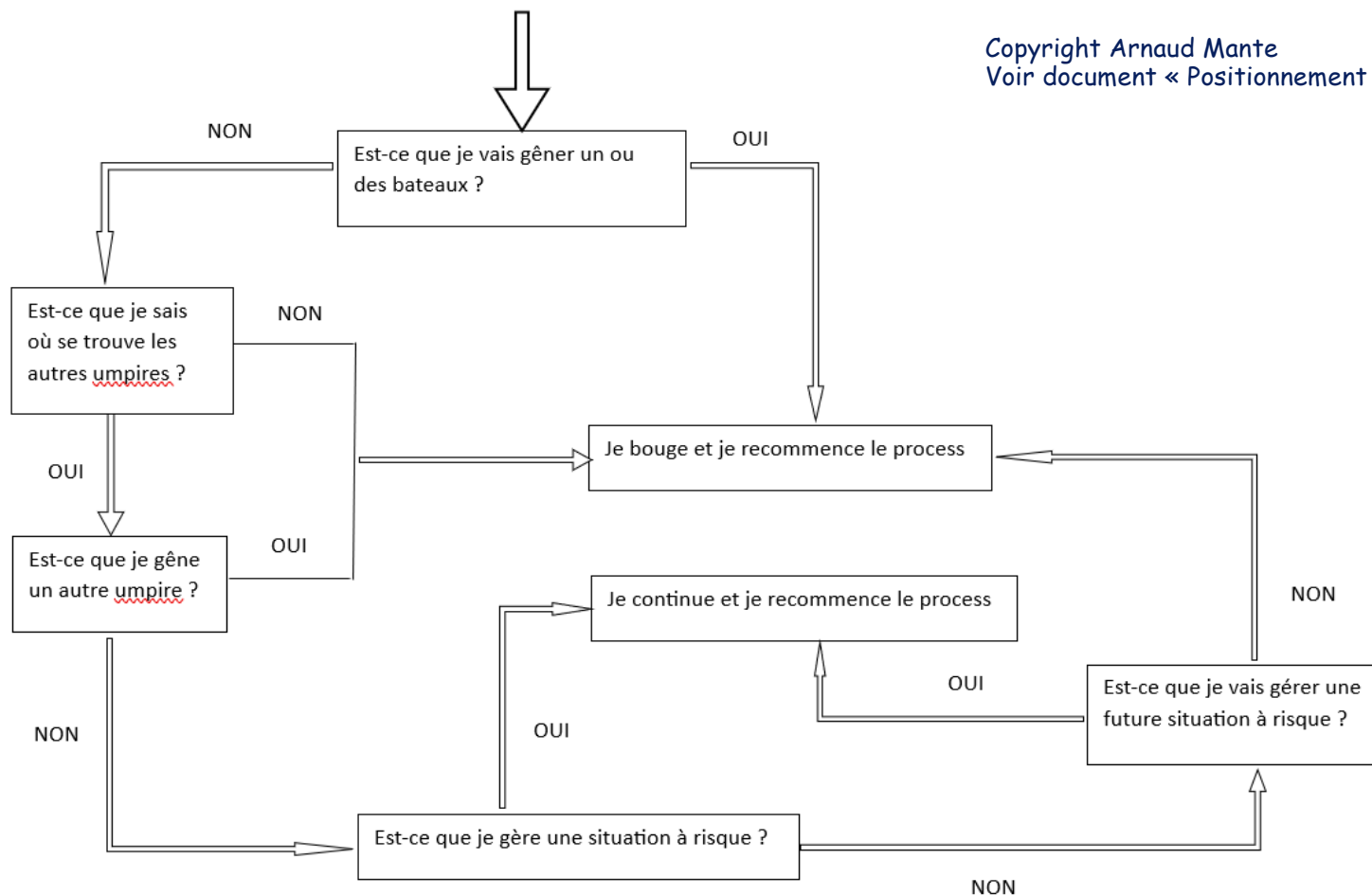
1. Combien de bateaux je peux voir dans ma zone ?
2. Combien de situations conflictuelles je gère ?
3. Quelle et où sera la prochaine situation conflictuelle ?
4. Où se situe les autres bateaux umpires ?

De plus, sur les petites flottes et surtout avec les bateaux rapides, vous devez :

- Compter en permanence le nombre de bateaux
- Savoir où se trouve tous les bateaux
- Observer autant devant que derrière (ou les côtés) 😊😊😊

## ATTENTION à la position des autres umpires autant qu'à la position des concurrents

Copyright Arnaud Mante  
Voir document « Positionnement Medal Race A.Mante 2020 »





## Quelques grands principes supplémentaires...

- Faut-il effectuer un marquage de zone ou individuel ? En d'autres termes => Etre capable de passer du macro positionnement et/ou micro positionnement
- Etre visible pour les autres umpires et concurrents
- Se poser la question en permanence : qu'est-ce que je veux voir en priorité par rapport aux RCV du moment ou prochaines ? Ecart ? ou Intervalle ?
- En priorité, être placé sur les phases critiques ou essentielles
- L'intelligence collective est supérieure à l'exploit individuel
- Être sur le même angle et même vitesse que les bateaux 90% du temps.
- Gêner le moins possible les concurrents (vagues et dévents)
- Eviter autant que possible de croiser devant les bateaux.
- Suivre les positions de bases, et s'adapter correctement si besoin (voir doc Arnaud Mante)
- Conduire régulièrement et garder une distance constante par rapport aux bateaux.
- Parfois, une légère marche arrière permet de recaler l'axe du 1/2 rigide vers l'endroit désiré ou dans la parallèle des concurrents avant de repartir en marche avant.
- Se rappeler que parfois, s'arrêter est la meilleure solution pour se repositionner.
- Se repositionner : choisir la solution qui vous éloigne des concurrents, jamais qui s'en rapproche.

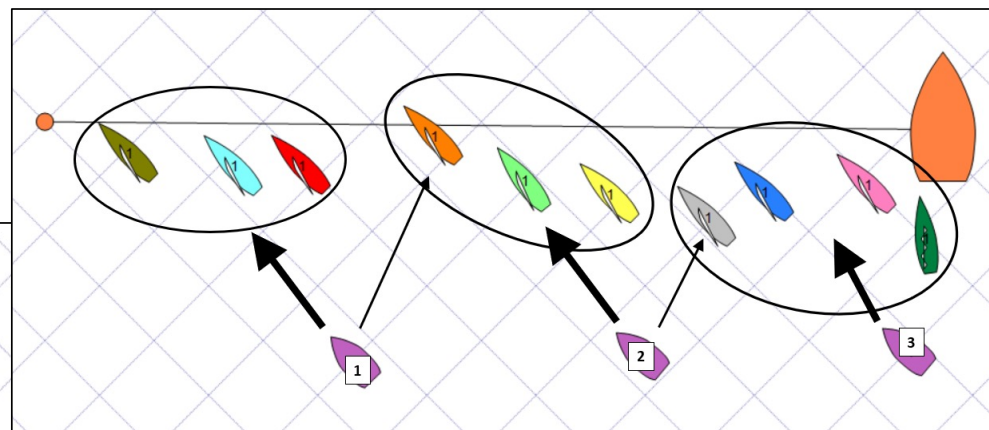
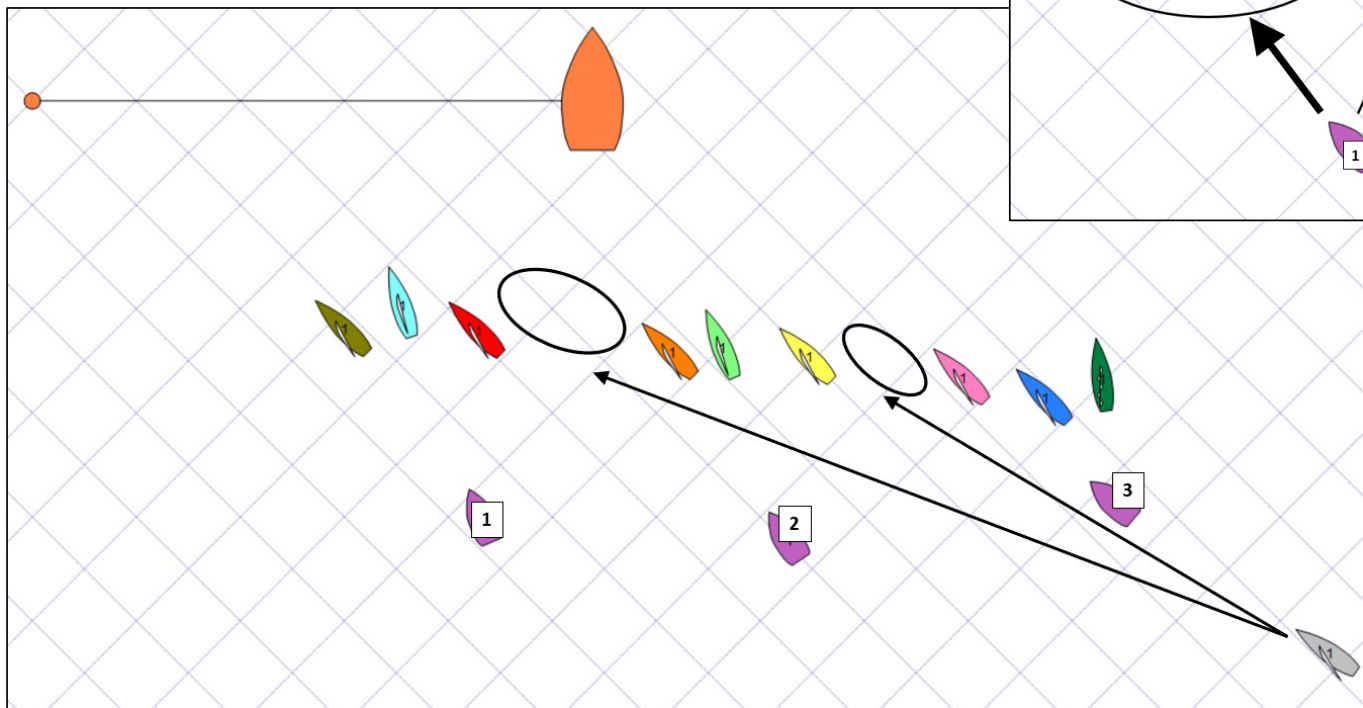
# Répartition géographique des umpires

- **Décision du chief umpire par exemple :**
- **Umpire 1 zone comité**
- **Umpire 2 zone au milieu ligne**
- **Umpire 3 zone marque départ**
  
- **A la suite du départ**, garder cette logique géographique, l'umpire 1 suit la flotte sur le côté droit... etc
- **Sur le premier bord**, la répartition des bateaux umpire est plutôt horizontale car la flotte est normalement compacte
- **A l'approche de la marque au vent**, selon les leaders qui se situent soient à gauche, soient au milieu, soient à droite, l'umpire « concerné » par sa zone d'observation va chercher à « percer » la flotte pour se situer en amont de la flotte => position au vent de la marque
- De fait, les autres umpires en aval récupèrent les concurrents leaders. Ce qui évite de parcourir trop de chemins inutiles, voire d'être en doublon avec un autre umpire
- **Idem pour le passage de la marque ou porte sous le vent**
- **Sur le deuxième bord**, la flotte est plus répartie en verticale, ce qui signifie que les umpires se répartissent également en verticale
- *Remarque : plus vous serez à l'aise dans votre conduite, plus vous aurez la capacité à vous situer à l'intérieur du jeu comme un arbitre de football inséré dans les joueurs sans les gêner...*

# Départ

Copyright Arnaud Mante

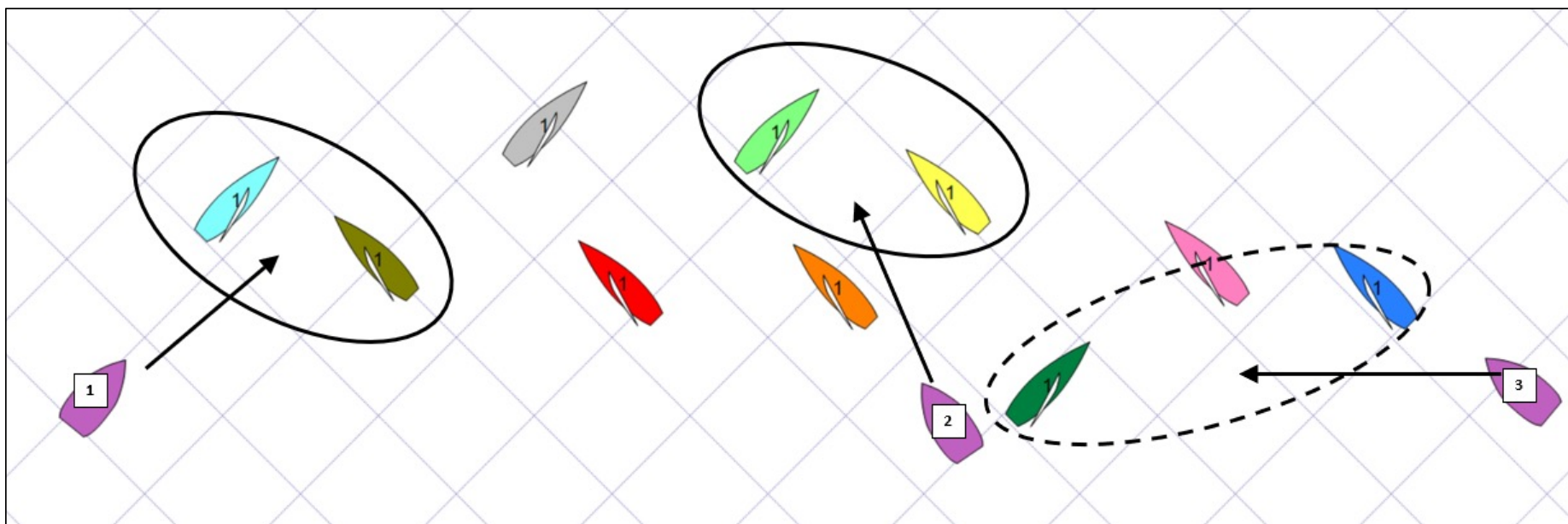
Attention aux bateaux derrière...



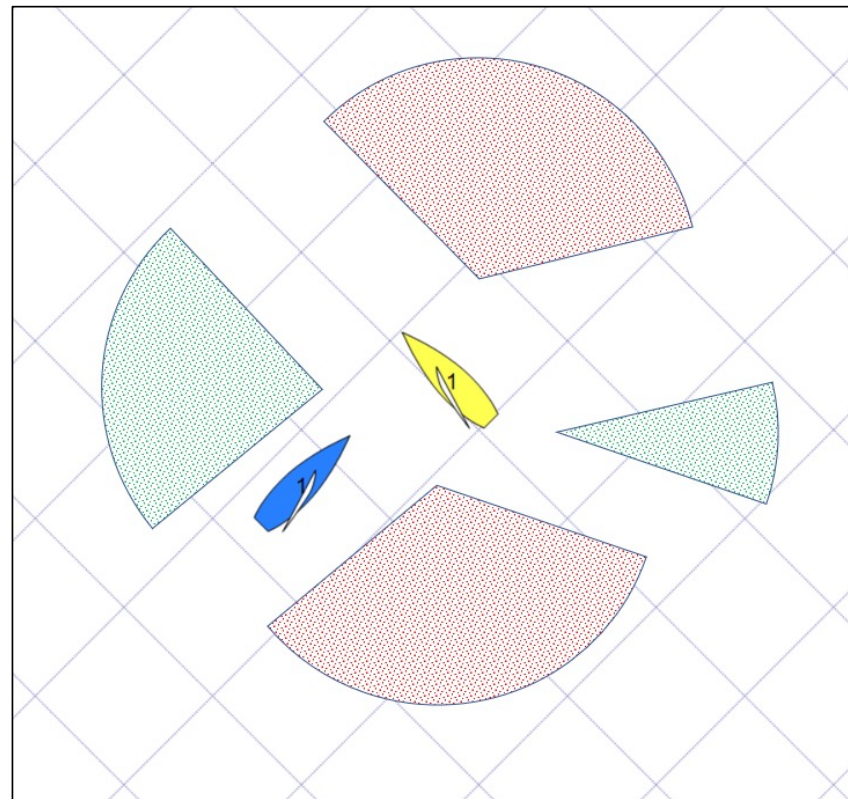
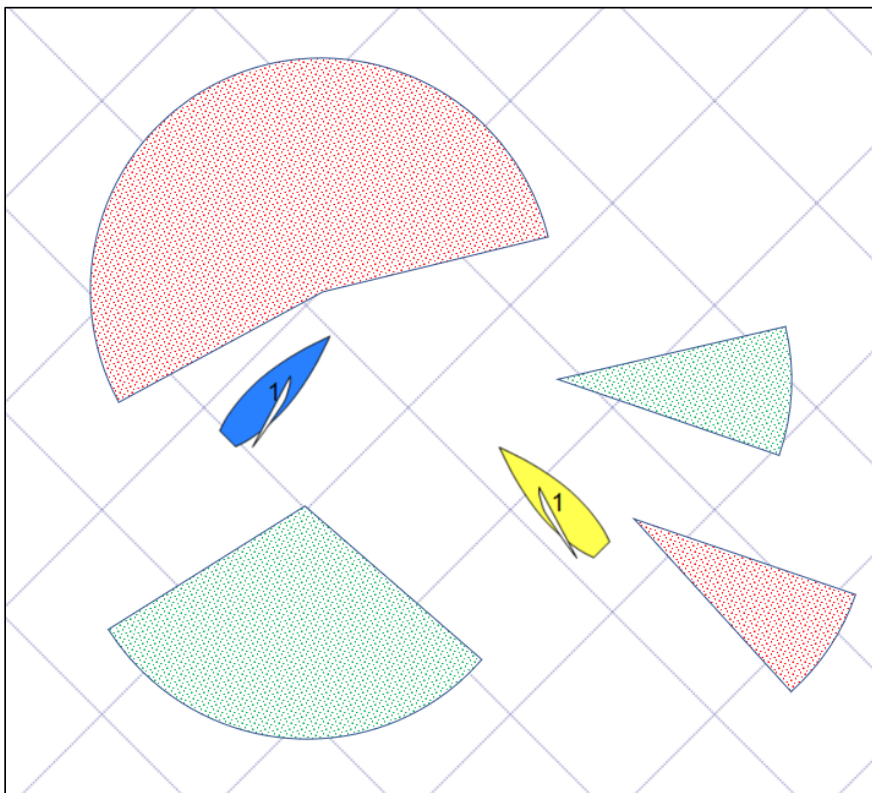
Etre capable d'observer plusieurs situations

# Premier bord : répartition horizontale

Copyright Arnaud Mante



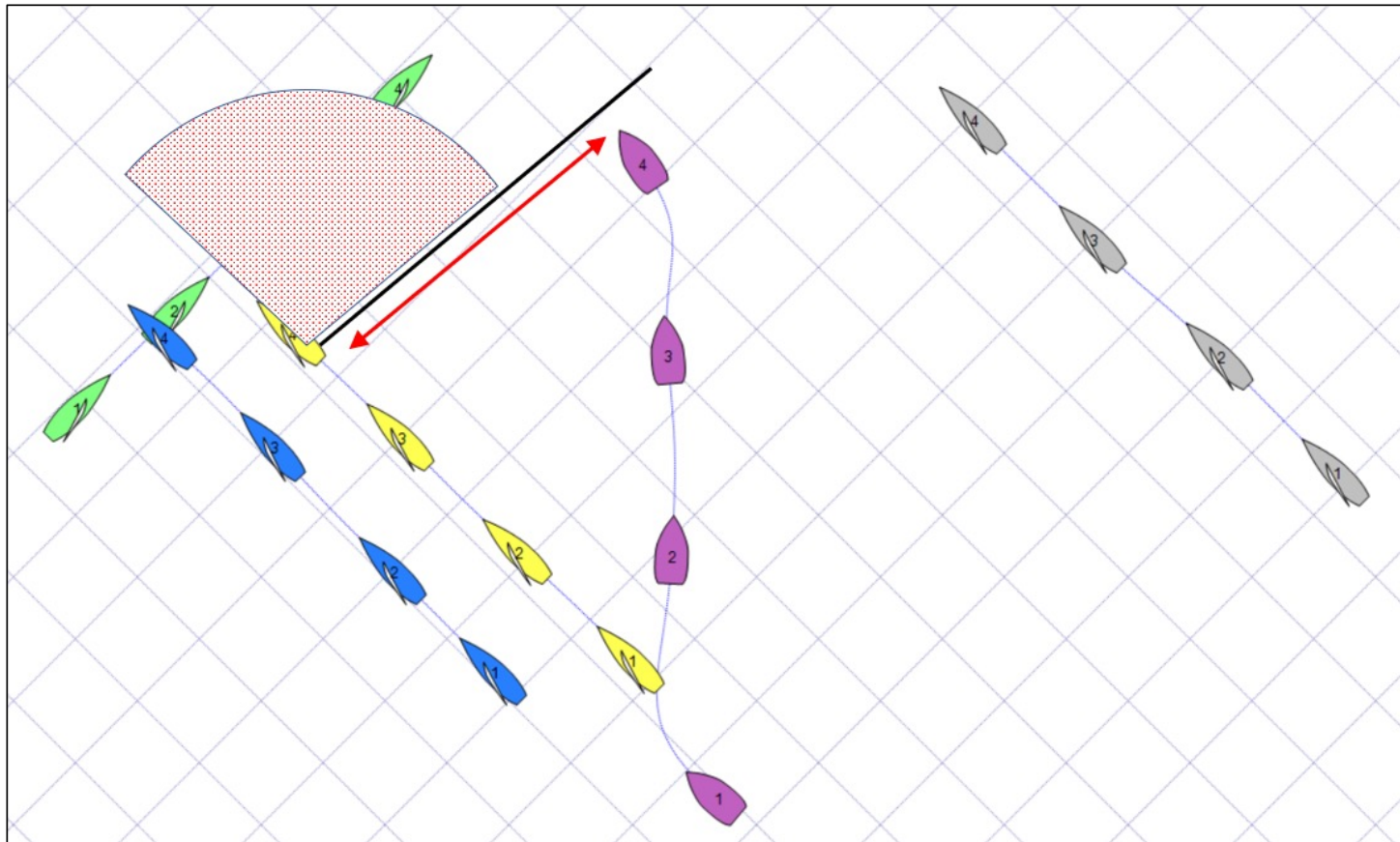
Adapter votre positionnement si le bâbord passera potentiellement soit devant soit derrière, et selon ce que vous avez besoin d'observer (zones rouges interdites)



Copyright Arnaud Mante

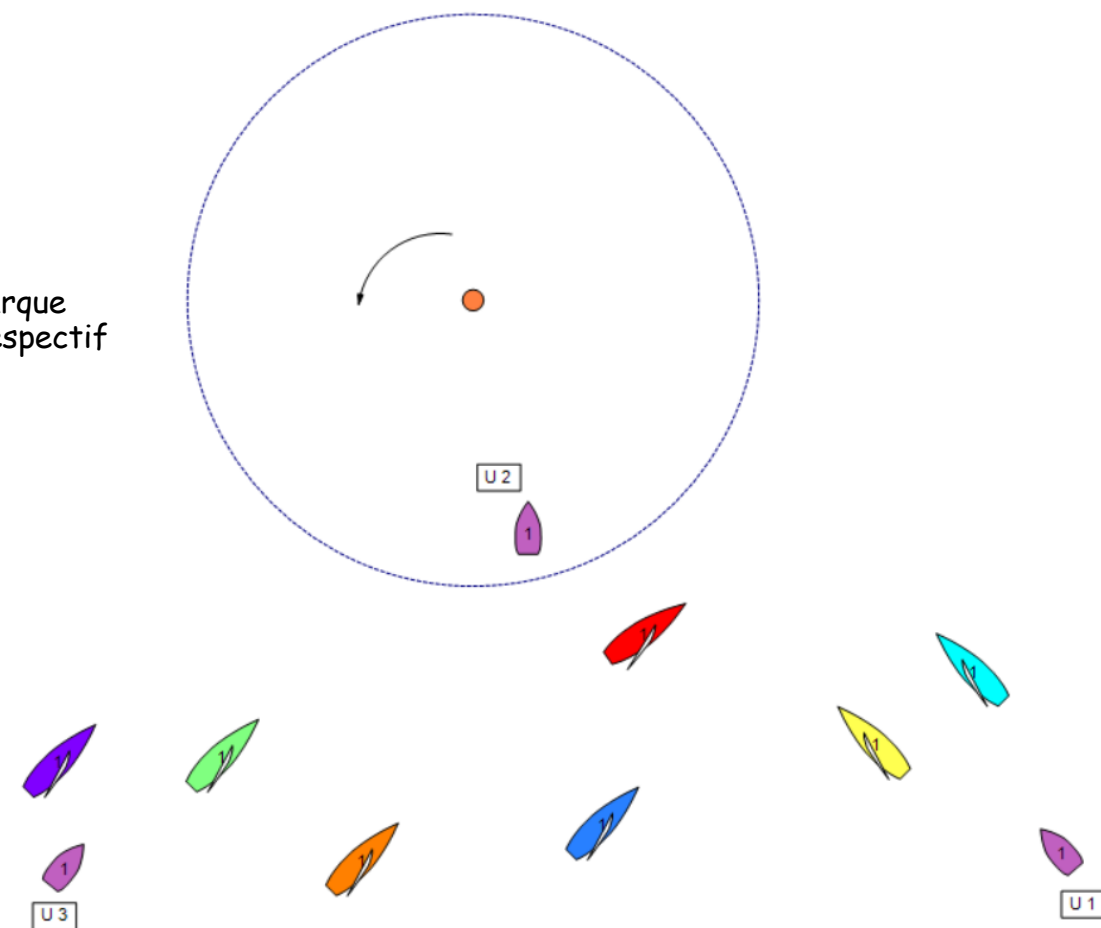
## Comment se repositionner quand vous avez besoin de passer d'une position arrière de la flotte à l'avant (zone rouge interdite)

Copyright Arnaud Mante



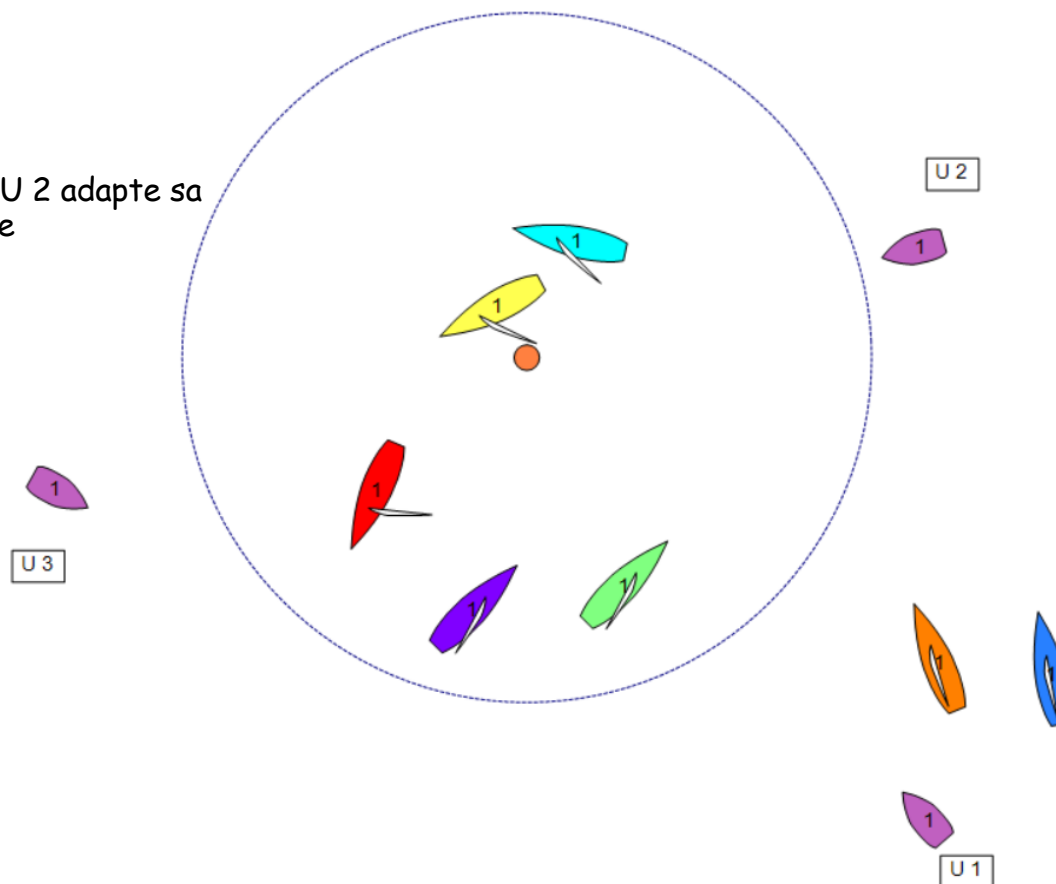
# Approche de marque

U2 en avant peut aller se positionner au vent de la marque pendant que les autres umpires suivent leur paquet respectif



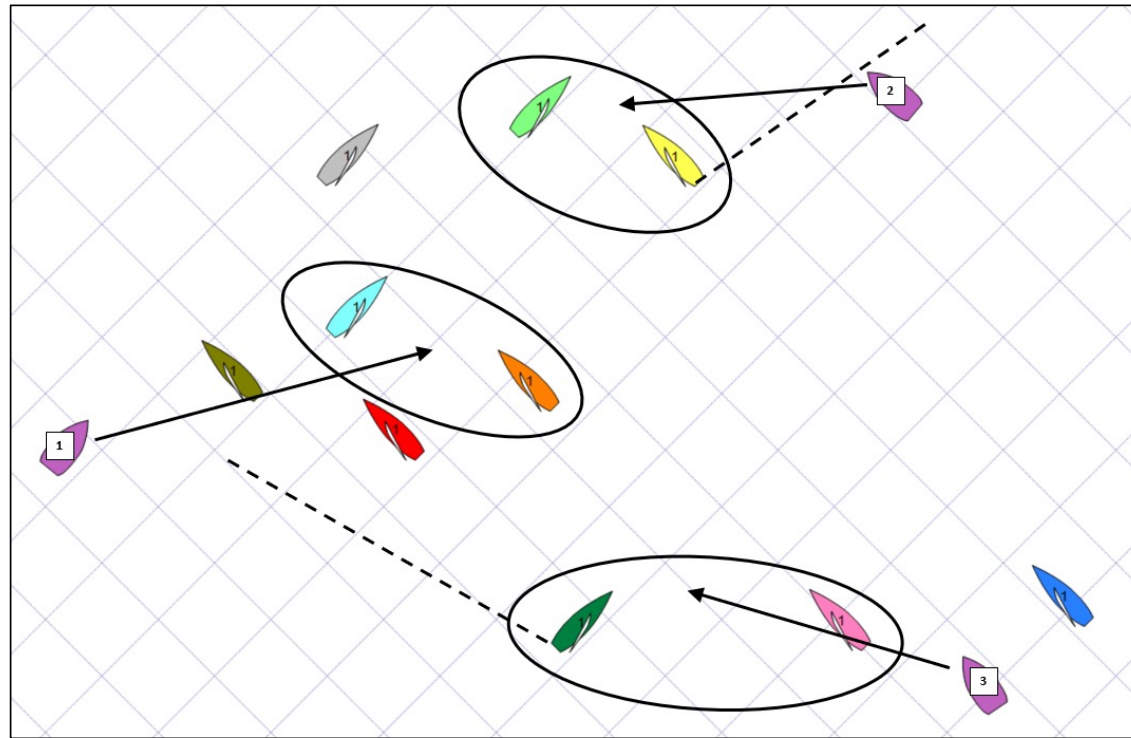
# Passage de marque => échange des concurrents

U 3 récupère les bateaux leaders, pendant que U 2 adapte sa position horizontale, et U 1 suit la flotte arrière





## Deuxième bord : répartition verticale

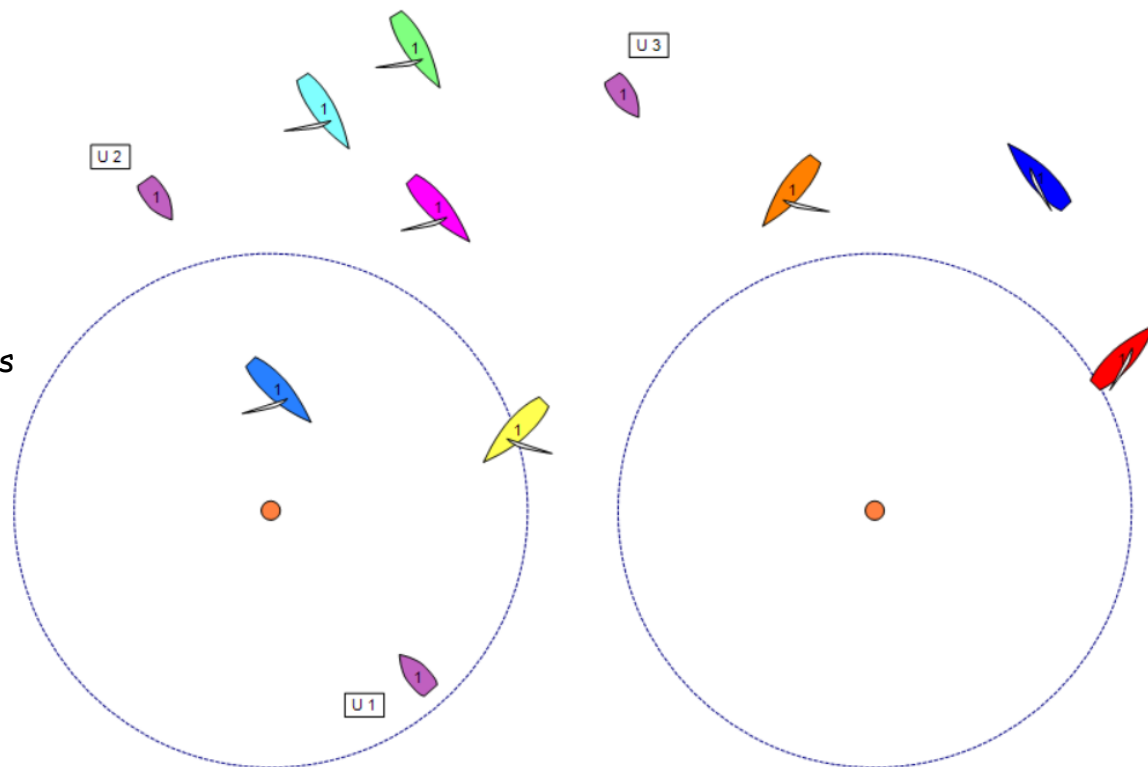


# Intérieur ou Extérieur de la flotte ?

U 1 déjà positionné sous la porte

U 2 gère le paquet arrivant en bâbord et la zone

U 3 gère les écarts et profondeurs mais attention autant devant que derrière... Il peut éventuellement récupérer les leaders selon l'adversité des bateaux qui s'approchent de la porte



## Vidéos sur Youtube

[7.5 RCV 18.3](#)

[Croisement portant Longzte](#)

[Départ 7.5 flotte RCV11](#)

[Départ Longzte](#)

[Diam Départ RCV 16](#)

[Longzte marque au vent](#)

[Opti filles ss vent engagt multiples](#)

[Sonar RCV 13](#)

[Ocean Fifty au vent](#)

[Ocean Ffty sous le vent](#)

[Marque au vent J70](#)



# LA COMMUNICATION



# Quelques principes de bases (copyright Corinne Aulnette)

- Canal dédié aux umpires si possible.
- Appels par n° de bateau (umpire 1 d'umpire 3). Réponse : (Umpire 3 d'umpire 1) ou par nom du pilote (selon vos préférences)
- **Privilégier affirmatif et négatif au lieu de oui ou non. Accusé réception**
- Etre concis, clair, articuler, parler lentement
- Protection du vent si possible
- Quand la VHF devient inopérante, retour aux gestes par les bras

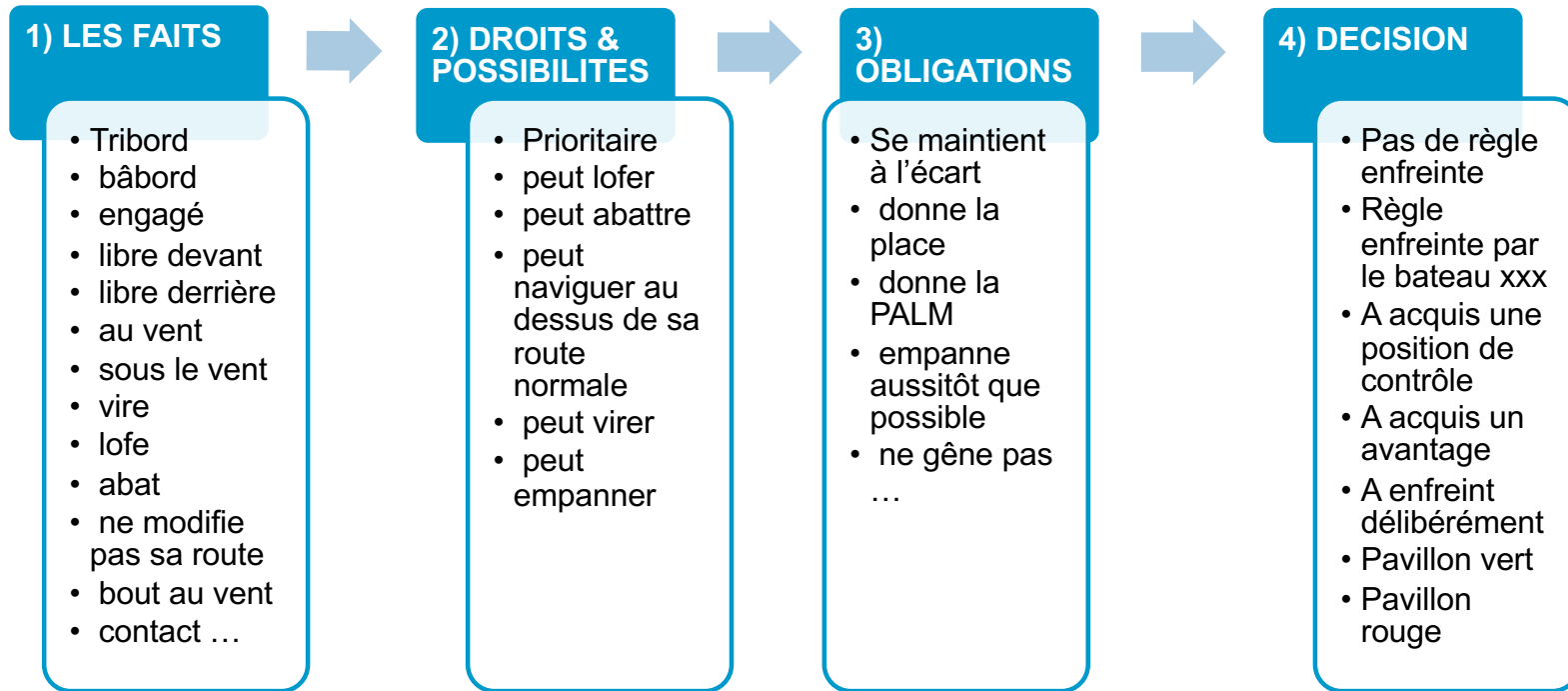
# La prise de décision (copyright Corinne Aulnette)

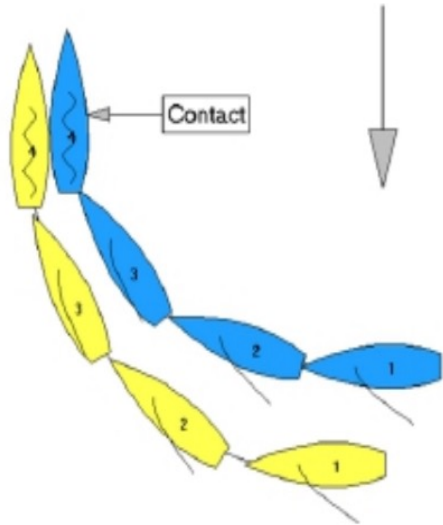
## Description d'une situation :

1. **PRIORITE** : qui est prioritaire et qui doit se maintenir à l'écart
2. **POURQUOI** : raisons selon lesquelles le bateau est prioritaire
3. **DEVOIRS** : obligations de « se maintenir à l'écart », de « donner la place », de ne pas gêner un bateau sur un autre bord du parcours, etc
4. **POSSIBILITES** : de virer, d'établir un engagement, de modifier sa route, etc.

Le maître mot est l'anticipation

# Le processus de prise de décision (copyright Corinne Aulnette)



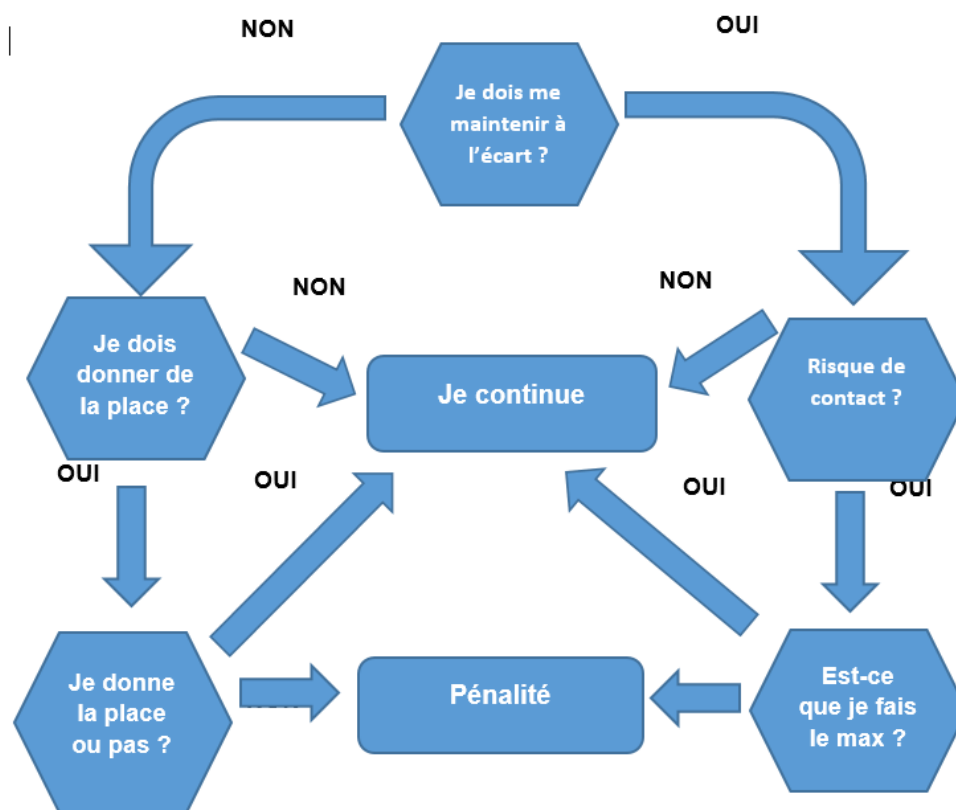


Situation	Umpire Jaune	Umpire Bleu
1	Je suis sous le vent prioritaire	D'accord - je me maintiens à l'écart
2	Je lofe et je dois te donner la place de te maintenir à l'écart	Je fais mon possible pour me maintenir à l'écart
3	Je lofe encore ; as-tu besoin de plus de place ?	Je lofe au max ; j'ai besoin de plus de place pour me maintenir à l'écart
4	Contact ; je ne t'ai pas donné assez de place	D'accord ; pavillon Y ; pénalité pour Jaune



# Processus de la prise de décision (copyright Corinne Aulnette)

Processus défini dans le schéma ci-dessous :



## Prise de décision – concision (copyright Corinne Aulnette)

En parallèle de l'information « DROIT/RAISON/OBLIGATION/POSSIBILITE » entre les umpires, un umpire doit parfois donner une information immédiate. Informations instantanées les plus fréquentes :

au plus près (après un virement)  
tribord/bâbord (après un empannage)  
bout au vent  
vire (a dépassé bout au vent - a changé de bord)  
engagé  
Libre  
zone (associé à « libre » ou « engagé »)  
modifie sa route

Plus les mots seront courts et précis (adaptés) à la règle en jeu, plus le message sera clair et reçu.

Exemple : « Info sur l'entrée dans la zone ..... « NOW ! »

## Prise de décision – quel vocabulaire ? (copyright Corinne Aulnette)

Virement de bord : au moment précis où le bateau dépasse la position bout au vent  
=> VIRE

quand le virement est terminé, que le bateau n'est plus en train de virer et est bâbord ou tribord, est engagé ou ne l'est pas

=> LIBRE => virement terminé, bateaux sur le même bord non engagés.

Si vous dites => AU VENT => virement terminé, bateaux engagés sur le même bord.

Dans un duel de virements de bord ou d'empannages, dire « TRIBORD » ou « BABORD » au lieu de « COMPLETE - TRIBORD » ou « COMPLETE - BABORD »

## Signaler une décision (copyright Corinne Aulnette)

- Signal sonore (sifflet) et signal visuel (pavillon).
- Le signal sonore avant ou avec l'envoi du pavillon des umpires
- Un pavillon pour chaque pénalité.
- **Sifflez suffisamment fort et longtemps pour attirer l'attention des bateaux.**
- Retour « visuel » d'au moins un équipier.
- Ne pas s'arrêter d'arbitrer pendant que le pavillon est envoyé.
- Si pénalité à l'approche de la marque au vent, décision rapide (avant l'envoi du spi).

## Signaler une décision (copyright Corinne Aulnette)

**En cas d'erreur d'affichage de la couleur de pavillon, correction impossible**

**RAPIDITÉ oui – PRÉCIPITATION non**

Votre pavillon peut nécessiter parfois de le garder en l'air le temps que le bateau débute  
voir finisse sa pénalité

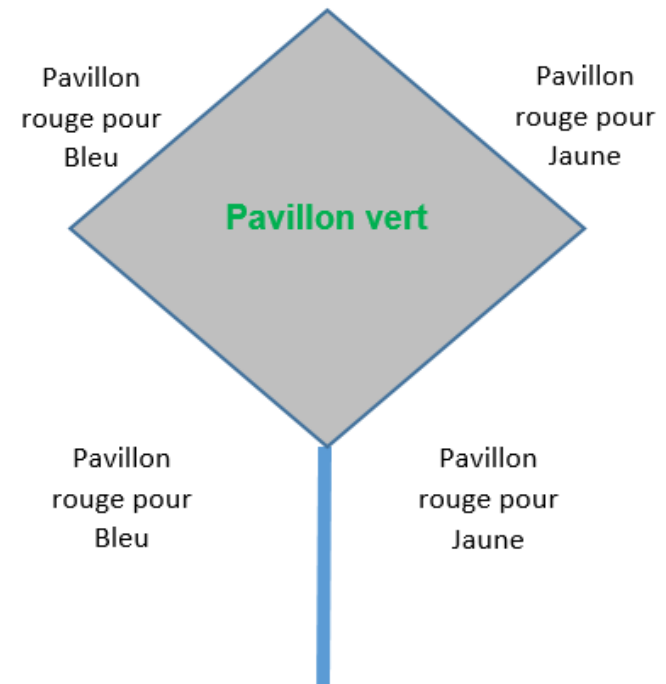
Pavillon noir « au fond de votre semi rigide »

# Prise de décision et cohérence (copyright Corinne Aulnette)

Une même situation doit entraîner une même décision, mais des variations de décision sont possibles car situation pas bien définie soit par les concurrents, soit par les umpires

Cela entraîne une zone grise => pavillon vert

L'objectif est bien évidemment de diminuer cette zone grise



# Communication des décisions (copyright Corinne Aulnette)

- Publier autant que possible les décisions sur le tableau officiel.
- Etre capable d'expliquer votre décision aux concurrents
- Donner les raisons de la décision en vous appuyant sur ce que vous avez vu pour établir les faits
- Ne jamais dire « nous étions certains » !!!
- Préférable d'être à deux pour répondre aux questions supplémentaires.

# Résumé actions umpires/concurrents Annexe UF

ANNEXE UF suivant les options choisies dans les IC	<b>Infraction avec réclamation "proteste"</b>	Le concurrent n'effectue pas de pénalité	Pavillon Rouge désignant le concurrent (hélér + pavillon) + sifflet	1 tour	Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action d'un umpire. Possible : - à l'arrivée sur l'eau pendant X mn selon les options dans les IC - au retour à terre dans le temps défini dans les IC - Réparation : possible sauf 62.1 (a) qui peut être supprimée  Et voir selon IC modifiée UF 3.5 (d) (signaux umpire pavillon J "faits pas établis") et UF 5.3 et RCV 14	Non	1 semi-rigide/5 bateaux	1 arbitre + 1 observateur / semi-rigide	Course en flotte réduite type flotte partagée
	<b>Infraction avec réclamation "proteste", mais une exonération est possible...</b>	Un bateau effectue une pénalité, alors que les Umpires l'exonèrent suite à l'infraction d'un autre bateau qui n'effectue pas de pénalité...	Pavillon Rouge désignant le concurrent (hélér + pavillon) + sifflet	1 tour					
	<b>Pas d'infraction avec réclamation "proteste"</b>		Pavillon Vert	RAS					
	<b>Infraction 31, 42, avantage, pas ou mal effectuée, antisportif, et options dans IC....</b>	Le concurrent n'effectue pas de pénalité	Pavillon Rouge désignant le concurrent (Hélér + pavillon) + sifflet Voir exonération possible pour infraction RCV31	1 tour ou plusieurs					
	<b>Infraction 28.2 (option IC uf 2.1) refus de pénalité</b>		Pavillon Noir	DSQ					
	<b>Nota =&gt;</b>	Si le concurrent effectue une pénalité avant décision juges	Aucune action sauf si exonération (voir cas ci-dessus)	RAS					



# TEST UF UMPIRE (T.Poirey)

[..\Test UF Umpire.pptx](#)

[Lien Dropbox](#)