

COMPTE RENDU FORMATION CONTINUE UMPIRE

12 janvier 2025 (Maison du Hand ball) 11 janvier info nouvelles RCV 2025-2028

Liste présents : 5 + 3 (formateurs)

Noms
AULNETTE Corinne
DUCARROIR Christophe
VERNIEST Baptiste
DESSEROUER Robin
GRAINGER Tom
MALLEDANT Mathieu (absent malade)
POIREY Thierry
SCHENFEIGEL Christophe
MANTE Arnaud

1. PROGRAMME

	UMP	BILAN
	SAMEDI	SAMEDI
17h-18h15	Correction Test umpire	ok
18h15-19H30	Retour du bilan janvier 2024	Pas fait
19h45-21h	REPAS	

DIMANCHE		
	UMP	CC
	DIMANCHE	DIMANCHE
9H00/10H30	Mise à jour Documents WS (45mn) Réponses aux questions de chacun sur des cas vécus (45mn)	ok
10H30/10H45	PAUSE	
10H45/13H00	Travail sur dialogue vidéo collectif et par groupe Réflexion sur positionnement MR Réflexion sur positionnement UF	ok
13H00/14H00	REPAS	
14H00/14H45	Avis course et IC types Test annexe UF en collectif pour validation du test (Doc Corinne)	Test annexe UF
14H45/15H30	Tableau récapitulatif des différents types d'arbitrage	pas fait
15H30/16H00	Bilan - Clôture	

2. Correction du test national « MR » umpire passé sur la plateforme avant cette formation.

Thierry modifiera quelques libellés...

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

<https://www.sailing.org/racingrules/>

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

- Concernant les Q&A, le document de référence est le « Booklet Q&A » à l'adresse suivante : <https://www.sailing.org/our-sport/race-officals/duties-procedures/>
- Idem pour les Rapid Response, même adresse plus bas dans la page... Voir ci-dessous la liste des RR à ce jour Janvier 2025.

World Sailing Call Book for Match Racing

The World Sailing Call Book for Match Racing provides a clear definition, for both competitors and umpires, how certain incidents will be called in match or team racing events. Through written and illustrated examples, scenarios that occur in match or team racing events are presented along with the rules applicable to that situation and how and when they should be applied.

Match Racing	+
Match Racing Rapid Response Calls	-
 Rapid Response Match Racing Call 2024.001	
 Rapid Response Match Racing Call 2022.001 - Obstruction	
 Rapid Response Match Racing Call 2021.002 - Giving room in a dial down	
 Rapid Response Match Racing Call 2021.001 - RRS 16.1 does not apply when boat is not keeping clear	
 Rapid Response Match Racing Call 2020.002 - Luffing with spinnakers	
 Rapid Response Match Racing Call 2020.001 - Changing course after the starting signal	
 Rapid Response Match Racing Call 2018.002 - Windward Mark Incident 4	
 Rapid Response Match Racing Call 2018.001 - Windward Mark Incident 3	

Nota : tout ces documents WS ne sont pas totalement traduits sur le site CCA.

Depuis 2023, 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/>

4. QUELQUES CAS RAPPORTES AU GROUPE PRESENT :

- Suite à un Y d'un bateau A, si une pénalité est effectué 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)
- 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 tempsOu
 - Pavillon Bleu + pavillon Bleu et Noir en même temps

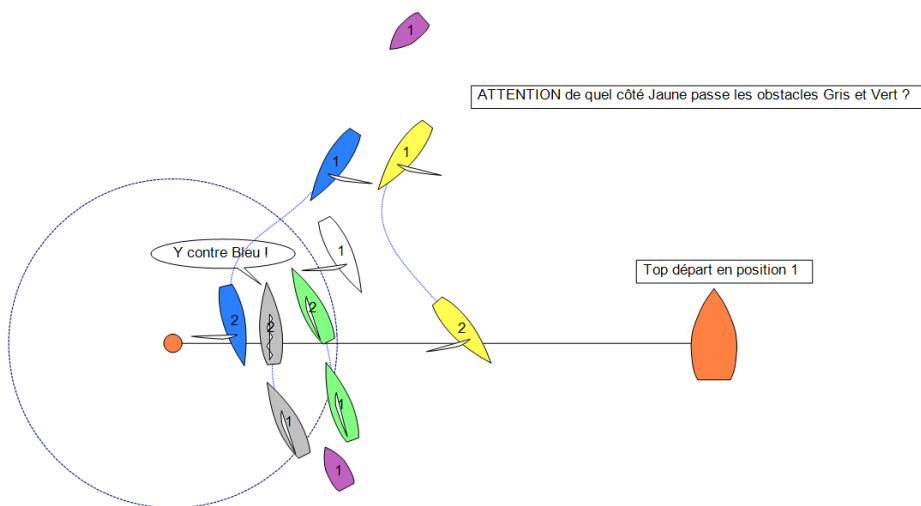
- c) En cas d'incident avec infraction pas vu par les umpires mais observé par l'aile en qui les umpires ont confiance, il est possible d'afficher la décision. Attention lors d'une épreuve à l'étranger, il serait prudent de poser la question au Chief Umpire s'il valide ou pas cette procédure...
- d) Attention à la gestion de la RCV 14 avec la nouvelle règle qui rend beaucoup plus pénalisable le bateau prioritaire ou ayant droit à la place, en cas de manquement d'action de sa part pour éviter, limiter un contact avec un autre bateau...

e) Approche vers la ligne d'arrivée (cas présenté par Christophe Ducarroir)

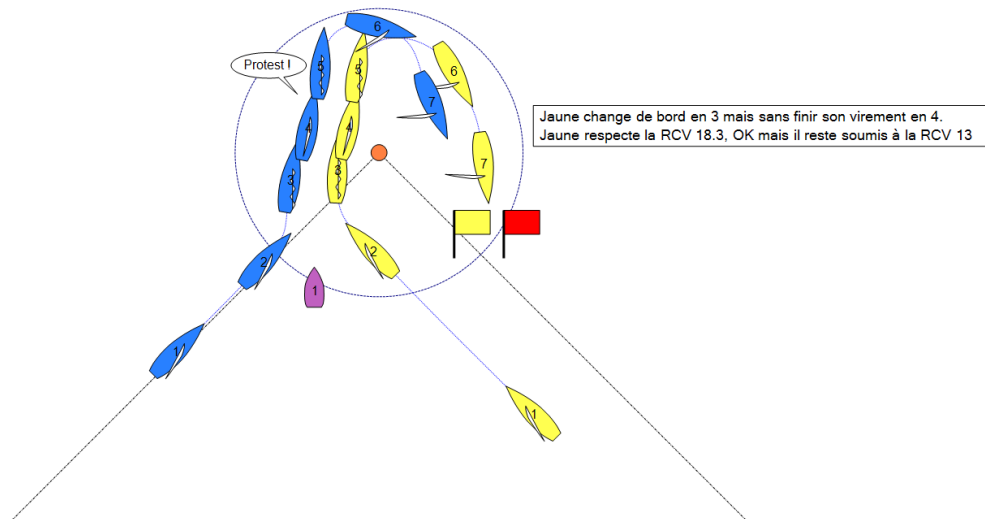
Arrivée du match Bleu/Jaune et départ simultané du Vert/Gris

- Vert et Gris sont des obstacles pour Bleu et Jaune
- Par conséquent, avant d'être trop proches mais **surtout avant la zone des 2 longueurs à la marque d'arrivée**, Jaune prioritaire sur Bleu doit « montrer » de quel côté il passe par rapport à ces obstacles. Les umpires du match doivent également le déterminer pour décider d'une réclamation éventuelle.
- Si Jaune passe en dessous Vert et Gris, il devra laisser de la place à l'obstacle et donc laisser la place à Bleu d'empanner en bâbord (bateau Blanc sur schéma) **Voir Call B13**
- Si Jaune passe plutôt au-dessus, il risque fort de rentrer dans la zone et de ne plus être capable de se maintenir à l'écart de Vert/Gris tout en donnant de la Place à la marque pour Bleu à l'intérieur. Jaune soumis à la RCV16 puis 18.2(a)(1)
- Dans la même situation, si les umpires ont établi le fait que Jaune passait au-dessus et finalement que Jaune abat et empanne en bâbord, pendant que Bleu passe au-dessus au vent de Vert/gris, Jaune n'enfreint aucune règle cf 2^{ème} phrase 19.2 (a) « Si un bateau prioritaire modifie sa route en choisissant de quel côté il va passer l'obstacle, il doit donner à l'autre bateau la place de se maintenir à l'écart ». En revanche Bleu doit se maintenir à l'écart selon la RCV 11 de Vert/Gris sous le vent ou RCV 10 (Bleu bâbord)...
- **Voir Call B15**

Copy of TSS software registered to Thierry POIREY



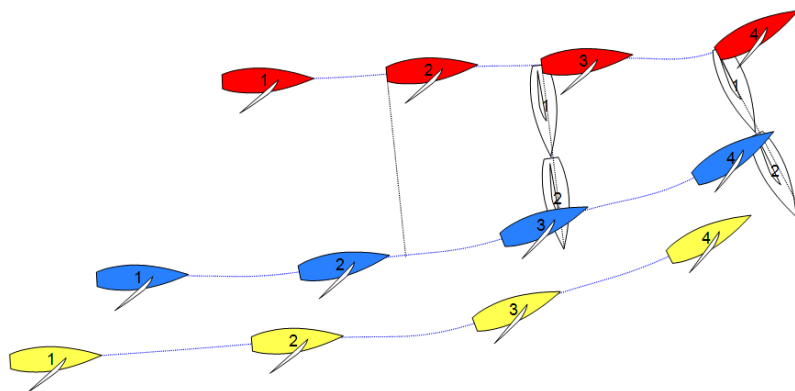
f) Passage marque au vent Référence Call E8



- Sur ce schéma, Jaune respecte la RCV 18.3 mais enfreint la RCV 13 => pénalité Jaune + Rouge. Voir Call E8. **Sur les 3 cas présentés avec une infraction à la RCV 18.3 du tribord, la pénalité doit être Rouge voire 2 pénalités !!!**
- Cependant, si Jaune respecte la RCV 18.3, et finit son virement de bord puis relofe, il doit juste respecter la RCV 16.1 et Bleu au vent doit se maintenir à l'écart RCV 11

g) Route Normale avec 3 bateaux

En reprenant l'ancien Call G6 (supprimé car RCV 17 supprimé en MR), nous avons la réponse sur les obligations-limitations dans les situations à 3 bateaux avec la RCV 17.



Positions 1 et 2
Jaune n'est pas soumis à la 17 sur Bleu

Position 3
Bleu rentre dans les 2 longueurs de Rouge => 17 ON entre Bleu et Rouge mais pas le cas de jaune

QUESTION : en position 4, est-ce que Jaune peut continuer à lofer bleu alors que bleu est soumis à la 17 sur Rouge ?
REPOSE : OUI

Dans la définition de route normale, on n'enlève que les "autres bateaux auxquels la règle utilisant ce terme fait référence".

Donc si on regarde la route normale du bateau intermédiaire pour l'application de la règle 17 entre le bateau intermédiaire et le bateau au vent, on n'enlève que le bateau au vent, et le bateau intermédiaire est bien sur sa route normale, qui est de se maintenir à l'écart du bateau sous le vent.

Anciennement Call G6

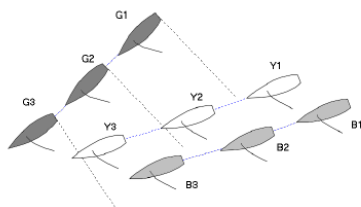
Rule 11	On the Same Tack; Overlapped
Rule 17	On the Same Tack; Proper Course
Definitions	Clear Astern and Clear Ahead; Overlap

Question 1

Yellow and Blue are sailing downwind with Yellow overlapped to windward of Blue. Rule 17 does not apply. Both boats are sailing well above what the umpires consider a proper course. Yellow is keeping clear. Green, a boat in another match, is sailing lower and slower than Blue and Yellow.

Yellow establishes an overlap on Green from clear astern. Because Yellow is between Green and Blue, all three boats now become overlapped. Blue continues to sail what the umpires consider to be above her proper course.

Green luffs to avoid Yellow and displays a Y-flag. What should the call be?



Answer 1

Display the green and white flag. When the overlap is established (by Yellow) Blue is more than two of her hull lengths from Green and therefore has no proper course restriction. Yellow is sailing a proper course to keep clear of Blue. No rule is broken.

Question 2

Would the answer be any different if only Yellow displayed a Y-flag?

Answer 2

No

h) Remarques sur les pénalités

Question : Quand débute l'action d'effectuer une pénalité ??

Le début de la pénalité est clairement écrite en MR (C 7.4 a et suppression de la RCV 44 en C7.1) avec le début du virement et le début de l'empannage. Cependant, en course en flotte, quelques-uns présents au séminaire remettaient en question ce mot « début ».

Selon la RCV 44.2, il est clairement écrit « Après s'être largement écarté des autres bateaux aussitôt que possible après l'incident, un bateau effectue... »

Ainsi, la pénalité débute et doit débiter par l'action de se maintenir à l'écart des autres bateaux, et donc de ne pas gêner ou interférer avec les autres bateaux.

Exemple au départ, si un bateau ayant la RCV11 navigue entre 2 bateaux au vent et sous le vent, et que ce premier bateau ne peut ni virer, ni empanner, il DOIT ralentir ou s'arrêter sans gêner pour obtenir de l'espace lui permettant d'effectuer ses tours de pénalité. NDLR

5. REMARQUES SUR POSITIONNEMENT

a) Présentation résumée avec les essentiels et donc les « interdits » du positionnement en flotte.

Doc résumé de Arnaud Mante

[Lien Dropbox](#)

b) Présentation du positionnement sur le près (Math Race et/ou Flotte) Référentiel de Jean Pierre Cordonnier : Rappel du séminaire 2024

Le bateau est d'une couleur neutre verte car il sera en réalité parfois bleu, parfois jaune et cela pourra changer au cours du bord.

Ce qui compte est qu'il soit le plus à gauche des deux.

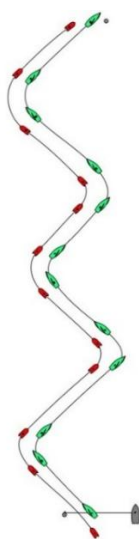
Dans ce schéma, l'adversaire reste au même niveau de progression.

Votre positionnement devra vous permettre de voir clairement les deux concurrents lorsqu'ils sont en route convergente.

Bien sûr, si l'écart entre les bateaux devient plus important, il sera nécessaire de moduler le positionnement.

Par exemple, si en position 7, l'adversaire passe tribord devant ou derrière le bateau que vous suivez et qu'il continue vers la gauche, vous allez le suivre car il devient le plus à gauche des deux.

Ceci n'est qu'un principe qui doit juste guider vos choix de déplacement.



6. TRAVAIL SUR LE DIALOGUE (idem séminaire 2024)

- 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.
 - En plus des remarques faites lors du séminaire 2024, Arnaud Mante fait remarquer qu'il faut supprimer du dialogue le terme « AIMING » c'est-à-dire viser ou pointer. Cette remarque est particulière au Wing lors de la rentrée du Jaune au P. En effet, ce simple terme ne précise pas si il y a modification de route ou non. Ainsi, les termes à utiliser doivent être :
 - UP below ou DOWN below
 - UP above ou DOWN above
 - Up mast ou autre partie du bateau si capacité à le préciser, stern... DOWN mast ou stern si route de collision.
- Si route droite, le terme HOLDING remplacera le terme UP ou DOWN en précisant si possible below ou above ou mast ou stern.

7. PASSAGE D'UN QUESTIONNAIRE « VRAI/FAUX » SUR L'ANNEXE UF (30 minutes)

[Questionnaire flotte Corinne Aulnette](#)