

MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

Courses utilisant l'Annexe C

V7.0 Octobre 2025

Traduction Groupe de Traduction FFVoile Mars 2026

AVANT-PROPOS

Il existe désormais des manuels séparés pour les umpires de régates en flotte, de match racing et de team racing. Le présent manuel s'adresse spécifiquement aux umpires de match racing et constitue, à la date de publication, la description la plus récente des compétences et techniques d'arbitrage actuellement utilisées dans cette discipline.

Ce manuel a été conçu comme un outil d'apprentissage pour les umpires qui veulent devenir umpires internationaux, mais aussi comme une ressource de référence pour les umpires déjà qualifiés qui souhaitent actualiser leurs connaissances et leurs méthodes.

La volonté d'apprendre et la recherche constante de la cohérence dans la performance sont les deux qualités essentielles d'un bon umpire, à tout niveau. Ce manuel a été rédigé dans cette optique.

La préparation du premier manuel de match racing a été coordonnée par feu **Marianne Middelthon**, dont la contribution fut considérable et la communauté des umpires lui est reconnaissante. La poursuite a ensuite été confiée à **Gary Manuel**, qui a entrepris un travail approfondi de réécriture et de mise à jour afin de refléter les techniques d'arbitrage actuelles et les dernières révisions des règles. Cette version représente une refonte majeure et le Sous-comité des umpires internationaux tient à remercier sincèrement Gary pour le temps et le dévouement consacrés à ce projet. Plus récemment, le manuel a encore été mis à jour pour intégrer les règles les plus récentes, grâce à un groupe de travail présidé par **Kathy Lindgren**.

Ce manuel n'est pas, et ne peut pas être, parfait. L'arbitrage des épreuves de voile est une discipline sportive en constante évolution, introduisant sans cesse de nouveaux concepts et de meilleures pratiques. Il doit donc rester un document vivant, régulièrement actualisé. Naturellement, cela ne peut se faire que si les umpires du monde entier envoient leurs remarques et suggestions.

L'entretien et l'amélioration de ce manuel sont le fruit d'un travail collectif. Le Sous-comité des umpires internationaux souhaite exprimer sa gratitude à toutes les personnes ayant consacré leur temps à ce projet.

Chris Lindsay

Président, Sous-comité des umpires internationaux

Note du groupe traduction : Ce manuel utilise l'anglicisme « umpiring » de manière continue car il fait partie du langage courant des umpires. L'umpiring est l'arbitrage direct, sur l'eau, des courses.

Call Book :

Rapid Response Call

Table des matières

1	Le développement de l'umpiring	9
1.1	L'objet de ce manuel	9
1.2	L'origine du programme des umpires	10
1.3	Les objectifs du programme	10
1.4	Comment atteindre ces objectifs	11
1.5	Évaluation de la performance	11
1.6	Comment contribuer au programme des umpires	12
2	Principes fondamentaux de l'umpire en match racing	14
2.1	Objectif	14
2.2	Réclamer	14
2.3	Décisions	14
2.4	Pénalités sur l'eau	15
2.4.1	<i>Pénalités courantes</i>	15
2.4.2	<i>Pénalités plus graves</i>	16
2.5	Techniques	17
2.6	Compétences et formation des umpires	18
2.7	Discussions	18
3	Techniques d'umpiring	22
3.1	Préparation	22
3.2	Le Chief Umpire	22
3.3	Réunion initiale de l'équipe des umpires	23
3.4	Réunion des umpires avec le comité de course	23
3.5	Réunion des umpires avec les concurrents	23
3.6	Débriefings après les courses	23
3.7	Conduire le bateau umpire	24
3.8	Communication radio	25
3.9	Utilisation d'une radio	25
3.10	Équipement des umpires	26
3.11	Interaction entre umpires	26
3.11.1	<i>Comment améliorer notre arbitrage et arbitrer plus rapidement ?</i>	28
3.12	Annonces instantanées des umpires	31

3.12.1	<i>Annoncer plus efficacement et éviter les malentendus</i>	32
3.13	Signaux de pénalité	32
3.14	Arbitrer avec plus de cohérence	34
3.15	Signaler.....	35
3.15.1	<i>Signaux de bras</i>	35
3.15.2	<i>Envoi du pavillon Y</i>	36
3.15.3	<i>Signaux de l'umpire aile vers les umpires</i>	36
3.15.4	<i>Signaux des umpires aux bateaux</i>	36
3.16	Positionnement des bateaux umpire et aile	36
3.17	Observateurs à bord des bateaux des umpires	37
3.18	Réclamations avec pavillon rouge	38
3.19	Affectations des paires d'umpires	39
3.20	Tâches à terre.....	40
3.21	Formulaires de rapport d'incident	40
3.22	Expliquer les décisions aux concurrents.....	40
3.23	Communications individuelles avec les concurrents ou les conseillers en règles	41
3.24	Expliquer les décisions au public.....	41
3.25	Conférences de presse et entretiens individuels avec la presse.....	42
4	Scénarios d'arbitrage	44
4.1	Position au signal préparatoire, premier croisement	44
4.2	Entrée dans la zone de pré-départ	44
4.3	Au plus près, en particulier après avoir viré de bord	44
4.4	Virer de bord et empanner	44
4.5	Bout au vent.....	45
4.6	Place pour se maintenir à l'écart	45
4.7	Queue de poisson (Fish-tail).....	45
4.8	Approcher des marques de départ	46
4.9	Virements rapprochés.....	46
4.10	Slam-dunk.....	46
4.11	Dial down	46
4.12	Engagements.....	47
4.13	Marques ; Place à la marque	47

4.13.1	<i>Commentaires généraux</i>	47
4.13.2	<i>Place à la marque</i>	48
4.13.3	<i>Quand la règle 18 s'applique</i>	48
4.13.4	<i>Donner la place à la marque 18.2(a)</i>	48
4.13.5	<i>Règle 18.2(b)</i>	48
4.13.6	<i>Règle 18.2(c)</i>	49
4.13.7	<i>Règle 18.3 Virer de bord ou empanner</i>	49
4.13.8	<i>Règle 43 Exonération</i>	49
4.14	Toucher une marque	49
4.15	Passer des obstacles	50
4.15.1	<i>Définition d'un obstacle</i>	50
4.15.2	<i>Règle 19.1</i>	50
4.15.3	<i>Règles 19.2(a) et 19.2(b)</i>	50
4.16	Place aux obstacles continus	50
4.17	Propulsion illégale	51
4.18	Incidents sur la ligne d'arrivée	52
4.19	Dommmages résultant d'un contact	52
4.20	Incidents avec un bateau d'un autre match	53
4.21	Obtenir un avantage	53
4.22	Enfreindre délibérément une règle	54
4.23	Obtenir une position de contrôle ; Pénalités rouges	54
4.24	Sportivité	54
4.25	Autres pénalités à l'initiative des umpires	54
4.26	Effectuer des pénalités	55
4.27	Pénalités incorrectes	55
4.28	Signaux de l'aile	56
4.28.1	<i>Notes aux umpires concernant les procédures pour dommages</i>	61
5	Position de l'umpire	63
5.1	Quand les bateaux entrent	63
5.2	Pendant les manœuvres de pré-départ	63
5.3	Pré-départ sur la même amure	64
5.4	Faire demi-tour	64

5.5	Approcher de la ligne pour prendre le départ	65
5.6	Les bords vers la marque au vent	65
5.7	Croisements tribord / bâbord	66
5.8	Slam Dunck	66
5.9	Virements sous le vent (Lee-Bow).....	67
5.10	Les bords vers la marque sous le vent.....	68
5.11	Les V interdits	69
5.12	Contourner les marques	70
5.13	La zone	72
5.14	Toucher une marque	73
5.15	Sept scénarios pour le premier croisement	74
6	Ailes et observateurs.....	76
6.1	Ailes	76
6.2	Calls et positions des ailes	76
6.2.1	<i>Principes.....</i>	<i>76</i>
6.2.2	<i>Autres calls possibles du bateau aile</i>	<i>78</i>
6.3	Aile ; sans visibilité.....	78
6.4	Aile ; annonces d'engagements.....	78
6.5	Umpire aile ; annonces de distance.....	79
6.6	Nombre réduit d'ailes	81
6.7	Observateurs à bord	82
6.8	Rôle des observateurs.....	83
7	Gestion de course.....	86
7.1	Introduction	86
7.1.1	<i>Avis de course et instructions de course</i>	<i>86</i>
7.1.2	<i>Format de la compétition</i>	<i>86</i>
7.1.3	<i>Relation entre les concurrents et les umpires</i>	<i>86</i>
7.1.4	<i>Voiliers prêtés</i>	<i>86</i>
7.2	Personnel requis.....	87
7.2.1	<i>Les umpires</i>	<i>87</i>
7.2.2	<i>Le comité de course</i>	<i>88</i>
7.2.3	<i>Autres personnes sur l'eau.....</i>	<i>88</i>

7.3	Le parcours.....	88
7.4	Annuler une course en cours.....	91
7.5	Lignes de départ.....	92
7.6	Procédures de départ.....	93
7.7	Changements de parcours.....	94
7.8	Finir.....	95
7.9	Classement.....	96
7.10	Équipement du comité de course et des umpires.....	96
7.11	Jurys internationaux.....	96
8	Suggestions d'équipement.....	102
8.1	Les bateaux des concurrents.....	102
8.2	Les pavillons des umpires.....	102
8.3	Les pavillons du bateau du comité de course.....	102
8.4	Équipement des umpires.....	102
8.5	Les marques.....	103
8.6	Les bateaux umpire.....	103
8.7	Rechanges.....	103
9	Documents et formulaires des umpires.....	109
9.1	Formulaires du sous-comité des umpires internationaux.....	109
9.2	Formulaires du sous-comité de match racing.....	109
9.3	Documents et formulaires des umpires.....	110
9.4	LISTES DE CONTRÔLE POUR LE BRIEFING - ÉQUIPE DES UMPIRES/JURY.....	112
9.5	LISTES DE CONTRÔLE POUR LE BRIEFING - UMPIRES/COMITÉ DE COURSE.....	113
9.6	RAPPORT D'INCIDENT EN MATCH RACING ; FORMULAIRE 1.....	117
9.7	RAPPORT D'INCIDENT EN MATCH RACING ; FORMULAIRE 2.....	118

MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

SECTION 1 **INTRODUCTION A L'UMPIRING**

1 Le développement de l'umpiring

« Les gens se plaignent depuis longtemps du temps que prennent les réclamations en match racing, et du fait que les résultats sur l'eau peuvent être bouleversés des heures plus tard au jury. » (Malcolm McKeag, New Zealand Yachting, octobre 1988.)

C'est à partir de telles observations qu'a commencé le développement de l'umpiring, à une époque où le jugement sur l'eau (pour la propulsion) et l'utilisation d'observateurs sur l'eau gagnaient également en popularité. La première tentative sérieuse peut sembler lointaine aujourd'hui, mais ce n'est qu'en 1987 que le New York Times écrivait : « Les premières secousses d'une révolution dans la voile ont à peine été perceptibles en juin, lorsque des arbitres ont testé un nouveau système visant à résoudre un litige de course directement sur l'eau, plutôt que dans une salle du jury, plusieurs heures après la fin de la course. » (New York Times, 27 juillet 1987)

En peu de temps, l'umpiring est devenu une pratique bien établie et largement acceptée, des régates de club jusqu'à la Coupe de l'America.

Le terme « umpire » a été emprunté au cricket et à l'aviron. Comme en cricket, l'umpire en voile rend une décision uniquement lorsqu'il y est invité par les concurrents. Comme en aviron, il suit les bateaux autour du parcours à une distance raisonnable pour observer l'action. Contrairement à un arbitre (*referee*), un umpire ne contrôle pas le déroulement du jeu.

L'umpiring présente de nombreux avantages pour le match racing :

- 1 Il permet de connaître le vainqueur avec certitude dès la ligne d'arrivée.
- 2 Il évite les longues soirées de débats avec le jury.
- 3 Il permet d'adapter la pénalité au type d'épreuve et de bateau, autre qu'une disqualification.
- 4 Il rend les duels plus intéressants pour les spectateurs.
- 5 Il rend le jeu plus compréhensible et attrayant pour les concurrents, les arbitres, les sponsors et le public.
- 6 Il améliore l'atmosphère générale entre concurrents et entre concurrents et arbitres lors d'une compétition.
- 7 Enfin, la barrière linguistique devient quasi inexistante, car les concurrents n'ont plus à expliquer longuement les incidents.

1.1 L'objet de ce manuel

L'objectif de ce manuel est triple : le développement et la formation des umpires, apporter de la cohérence dans la conduite du match racing et promouvoir le match racing dans le monde entier.

Le public visé est constitué des umpires et des organisateurs, mais d'autres tels que les coureurs, membres de comité de course, entraîneurs ou journalistes peuvent aussi tirer profit de la lecture de ce document.

Ce manuel vise l'idéal. Cependant, toutes les procédures, équipements et équipes décrits ici ne sont pas toujours nécessaires ou disponibles dans de nombreux match races, surtout à un niveau de club. Les principes, en revanche, ne doivent jamais être compromis.

L'approche retenue est de « rester simple » : il vaut parfois mieux adopter une solution simplifiée, plus réaliste à mettre en œuvre, même si une méthode plus complexe serait théoriquement préférable. Le match racing évolue constamment, les navigateurs trouvant sans cesse de nouvelles façons d'exploiter les règles.

Ce manuel a été mis à jour pour refléter la pratique actuelle et les Règles de Course à la Voile 2025–2028.

Il est inévitable que l'expérience de nouvelles situations et de nouveaux cas (Calls) entraîne de nouvelles idées et améliorations. Certaines sections deviendront peut-être superflues. Les suggestions d'amélioration sont donc les bienvenues et elles peuvent être envoyées à World Sailing dès que possible.

Ce manuel est un « document vivant », destiné à être révisé régulièrement à la lumière de l'expérience et des progrès de l'umpiring. Les révisions seront publiées par World Sailing via les autorités nationales et les umpires internationaux, et disponibles sur le site web officiel.

1.2 L'origine du programme des umpires

Les premiers séminaires d'umpiring de World Sailing ont eu lieu en 1989, et les premiers Umpires internationaux ont été désignés en 1990. Ces deux dates marquent effectivement le début du Programme d'Umpiring International de World Sailing. En 1995, le Sous-comité des Juges Internationaux a été divisé en deux sous-comités distincts : un pour les juges internationaux (*International Judges*) et un pour les umpires internationaux (*International Umpires*), ces deux sous-comités relèvent aujourd'hui du Race Officials Committee.

1.3 Les objectifs du programme

Les objectifs du Sous-comité des umpires internationaux (IUSC) sont définis dans ses termes de référence, tels que décrits dans la Réglementation World Sailing 6.10.9. L'un de ces objectifs est la gestion du programme des umpires internationaux, dont les détails sont contenus dans la Réglementation 31.

Les principaux buts du programme sont :

Organiser des séminaires d'umpires

Objectif : continuer à former des umpires dans le monde entier, au même rythme que le développement du match, du team et du fleet racing.

Pour atteindre ce but de manière cohérente, le programme a besoin de formateurs qualifiés, capables de consacrer du temps à la formation et à leur propre mise à jour. Ces formateurs jouent également un rôle essentiel dans le développement du programme de séminaires.

Développer du matériel de formation et d'évaluation pour les séminaires

Objectif : garantir une cohérence mondiale dans la formation et l'évaluation.

Chaque instructeur doit disposer des mêmes supports pédagogiques, et tous les umpires doivent être évalués selon les mêmes critères et compétences.

Former des instructeurs

Objectif : élargir le réseau d'instructeurs sans compromettre la qualité ni la cohérence.

Pour cela, les instructeurs doivent recevoir une formation en groupe, garantissant qu'ils transmettront les mêmes contenus de la même manière.

Aider les autorités nationales membres à former et développer des programmes nationaux d'arbitrage

Objectif : répondre aux besoins des ANM souhaitant mettre en place des programmes nationaux d'arbitrage et encourager les ANM à développer le match racing, le team racing et la course en flotte arbitrée.

Pour promouvoir le développement du match, du team et de l'arbitrage en course en flotte au niveau national, un ensemble de documents est en cours d'élaboration que les ANM pourront utiliser comme

kit de démarrage pour mettre en place leurs propres programmes. Un tel dispositif de démarrage développé par World Sailing contribuera à garantir la cohérence de l'arbitrage.

1.4 Comment atteindre ces objectifs

Pour ce faire, des séminaires IU destinés à qualifier des participants en tant qu'umpires internationaux sont organisés depuis de nombreuses années. Une nouvelle activité est le développement de stages de match racing/arbitrage où les régatiers, les umpires et les comités de course sont initiés au match racing.

Ces stages ciblent des groupes de pays n'ayant pas ou très peu de match racing, dans le but de rendre le match racing et l'umpiring plus populaires. Les instructeurs de World Sailing y proposent non seulement une semaine d'exercices d'initiation au match racing et à l'umpiring, mais cherchent aussi à susciter suffisamment d'enthousiasme et d'intérêt pour que les ANM de ces régions puissent poursuivre un programme après la fin du stage. Une bonne documentation et un suivi sur le long terme sont essentiels.

Cette initiative est déterminante pour réduire l'écart entre les pays disposant d'un programme de match racing et ceux qui n'en ont pas.

1.5 Évaluation de la performance

La cohérence est probablement le mot-clé de tout le programme d'umpiring. Cela ne s'applique pas seulement aux décisions sur l'eau (« umpire calls »), mais aussi au tempérament et au comportement.

Aujourd'hui, nous commençons la plupart des séminaires en demandant aux participants quelles qualités, selon eux, font un bon umpire (« comment reconnaissez-vous un bon umpire si vous en voyiez un ? »). Les compétences et qualités évoquées incluent bien sûr des compétences techniques (application des règles, positionnement du bateau, etc.). Cependant, la liste des compétences relationnelles est invariablement plus longue.

Ces listes ont été regroupées dans un document désormais connu sous le nom de « World Sailing Umpire Performance Assessment Form ». Ce document se trouve dans la section 9 de ce manuel. Ce formulaire contient les lignes directrices et les critères selon lesquels les instructeurs des séminaires IU évaluent les participants, sur l'eau comme à terre.

Il est important, tant pour les umpires internationaux qualifiés que pour les nouveaux umpires, de connaître les critères selon lesquels ils sont évalués, que ce soit par l'instructeur, par l'IUSC ou par les collègues umpire lors d'une compétition. Ils peuvent également être utiles aux umpires pour vérifier et évaluer régulièrement leur propre performance.

En signalant à un umpire en formation que, lorsque la situation ABC s'est produite, cela a révélé une force ou une faiblesse dans le domaine XYZ de ses compétences, l'instructeur est en mesure de fournir un retour utile et objectif qui devrait aider le stagiaire à améliorer ses compétences.

Ces lignes directrices d'évaluation sont également utilisées par l'IUSC lorsque les candidatures au statut d'umpire international sont examinées en novembre chaque année.

Enfin, elles sont destinées à constituer un outil utile pour les umpires lorsqu'ils remplissent la section des commentaires de leur « Umpire Event Report Form » à la fin de chaque compétition. Ces informations confidentielles sont de nouveau utilisées par l'IUSC lorsqu'il s'agit de certifier ou de recertifier des umpires en tant qu'umpires internationaux.

Le but de ce système est d'établir une méthode équitable, objective et cohérente pour évaluer la performance, et tous les umpires devraient contribuer à le développer.

1.6 Comment contribuer au programme des umpires

Bien que World Sailing ait fait de la formation des arbitres l'une de ses responsabilités principales, ce sont largement les umpires eux-mêmes qui déterminent si le développement et l'amélioration du programme des umpires sera réussi.

Chaque umpire a quelque chose à apporter au programme, que ce soit la rédaction d'un call intéressant, une nouvelle idée concernant les techniques de communication, le positionnement du bateau ou une suggestion d'amélioration de ce manuel. Les critiques constructives des participants contribuent continuellement à améliorer l'organisation des séminaires.

L'objectif de l'IUSC est de faire de chaque umpire un membre de l'équipe qui contribue à construire le programme. Le match racing évolue si rapidement que nous devons constamment améliorer nos compétences, nos méthodes de formation et d'auto-évaluation, ainsi que notre manière de communiquer entre nous au cours de l'année, afin de tirer le meilleur parti de l'expérience de chacun.

Si vous avez des suggestions, des critiques ou une expérience qui pourrait profiter à une partie quelconque du programme des umpires, envoyez-les au bureau de World Sailing à l'attention de l'IUSC.

MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

SECTION 2

PRINCIPES FONDAMENTAUX DE L'UMPIRE EN MATCH RACE

2 Principes fondamentaux de l'umpire en match racing

2.1 Objectif

L'objectif a été de mettre en place un système permettant de donner et de faire des pénalités pendant que les bateaux courent encore. Cela permet aux concurrents comme aux arbitres d'éviter de longues soirées de jury et permet d'identifier le vainqueur à la fin du match. Plus important encore, cela rend la compétition plus dynamique, puisqu'une décision concernant une réclamation pour une règle du chapitre 2 est donnée immédiatement plutôt qu'en fin de journée. Comme les umpires prennent la décision sur l'eau, les concurrents peuvent « jouer jusqu'au coup de sifflet ». Cela signifie qu'un concurrent n'est pas tenu d'effectuer volontairement une pénalité ; il n'est obligé d'effectuer une pénalité que lorsque les umpires le lui demandent (règle C7.2(b)).

2.2 Réclamer

La plupart des décisions d'umpires sont initiées par les concurrents lorsqu'un bateau arbore le pavillon Y (règle C6.1(a)). Pour ces incidents, les umpires signalent soit une pénalité (le pavillon de couleur identifiant le bateau), soit l'absence de pénalité (pavillon vert et blanc) (règle C5).

Il appartient uniquement aux umpires d'intervenir en cas d'infraction à la règle 31 (règle C2.15) (Toucher une marque), à la règle 42 (y compris C2.17 et C2.18) (Propulsion), aux exigences de pré-départ (règle C4) et à certaines questions de procédure concernant les pénalités (règle C7). Un concurrent ne peut pas réclamer contre son adversaire pour des infractions à ces règles.

Les umpires peuvent également pénaliser un bateau sans que le pavillon Y soit arboré (règle C8.3) lorsqu'ils constatent qu'un bateau a obtenu un avantage en enfreignant une règle (règle C8.3(a)), a enfreint délibérément une règle (règle C8.3(b)) ou a commis une violation de la sportivité (règle C8.3(c)). Enfin, les umpires peuvent mettre fin à un match lorsque l'un des bateaux a pris le départ correctement et qu'ils sont convaincus que l'autre bateau ne prendra pas le départ (règle C8.5) ou lorsqu'un bateau abandonne après que les deux bateaux ont pris le départ (règle C8.6).

Pour un résumé de « Qui réclame, comment, pour quoi », voir la fiche récapitulative à la fin de cette section.

2.3 Décisions

Les décisions d'umpires peuvent et doivent être données rapidement – normalement dans un délai de 5 à 10 secondes après la réclamation. Si la décision prend plus de temps, les umpires doutent probablement qu'un bateau ait enfreint une règle, auquel cas ils doivent appliquer les principes détaillés dans les « principes généraux pour les décisions d'umpires » du Call Book Match Racing.

Si les umpires ont un doute, ils doivent d'abord revenir au dernier point de certitude. C'est le principe utilisé pour garantir que lorsqu'ils ne sont pas certains qu'une situation a changé, ils supposent qu'elle n'a pas changé. Par exemple, si les umpires ne sont pas sûrs qu'un bateau ait dépassé la position bout au vent, ils supposeront qu'il ne l'a pas dépassée. S'ils étaient certains qu'un bateau était engagé en approchant de la zone, mais ne sont plus sûrs qu'il l'était encore en entrant dans la zone, ils supposeront qu'il l'était toujours (règle C2.5).

Si le doute persiste, l'avis de l'umpire du bateau concerné peut avoir davantage de poids.

Un principe fondamental de l'umpiring veut que lorsque le doute ne peut pas être résolu en appliquant les principes ci-dessus, un pavillon vert et blanc est approprié. L'une des principales raisons d'envoyer le pavillon vert et blanc en cas de doute non résolu est de garantir la cohérence. La cohérence dans la prise de décision, non seulement entre les incidents, mais également entre les matches et les compétitions, est essentielle.

Il vaut mieux rejeter une réclamation contre un bateau qui a enfreint une règle que d'infliger à tort une pénalité à un bateau qui n'a pas enfreint de règle.

Lorsque le désaccord ou le doute ne peut être résolu en appliquant les principes ci-dessus et qu'il y a eu contact entre les bateaux, l'action appropriée est de pénaliser les deux bateaux, une pénalité jumelée (une double pénalité étant deux pénalités sur un seul bateau). Cette pénalité jumelée doit être utilisée avec prudence. Les umpires doivent toujours tenter d'établir les faits et les règles applicables et pénaliser le bateau fautif plutôt que de choisir la solution de facilité apparente en utilisant une pénalité jumelée.

Chaque fois qu'une pénalité jumelée a été donnée en raison d'un désaccord après un incident avec contact, les circonstances doivent être analysées attentivement après la course. Les umpires doivent informer le comité de course du contact afin qu'il puisse vérifier l'éventuelle présence de dommages. Lorsqu'une pénalité jumelée doit être donnée pour cette raison après un incident avec contact, une erreur s'est produite : erreur de connaissance ou d'interprétation des règles, manque de concentration, mauvais positionnement ou autre. Il est important que les umpires discutent de ces erreurs et en tirent des enseignements. Voir aussi 3.16 de ce manuel.

Il est généralement judicieux de retarder une décision lorsque les umpires s'attendent à ce que l'incident soit immédiatement suivi d'un autre. Le temps et l'énergie nécessaires pour décider la réclamation et effectuer les signaux avec pavillon, sifflet et peut-être pavillons de pénalité peuvent être mieux employés à observer le développement de l'incident suivant. Les régatiers peuvent aussi être trop occupés pour regarder les signaux des umpires.

Avec une bonne connaissance des règles, une bonne concentration et un bon positionnement, le doute peut presque toujours être évité. L'absence de doute est la marque d'un bon umpire.

2.4 Pénalités sur l'eau

La règle C7 décrit le système de pénalité. Les instructions de course peuvent modifier ce système, mais l'annexe actuelle est désormais largement éprouvée.

L'objectif d'une pénalité n'est pas d'éliminer un bateau d'une course, mais de s'assurer qu'il est désavantagé. Cela est obtenu en infligeant une pénalité qui doit faire perdre au bateau ayant enfreint une règle environ 2 à 4 longueurs de bateau.

2.4.1 Pénalités courantes

Le système de pénalité, communément appelé système de pénalité différée, permet à un bateau pénalisé ayant une pénalité en suspens de l'effectuer à tout moment du match après avoir pris le départ et avant de finir. Si un bateau reçoit une deuxième pénalité, il doit toujours en effectuer une dès que raisonnablement possible (mais jamais avant d'avoir pris le départ), même si la deuxième pénalité est signalée alors que son spinnaker est hissé. Lorsque les umpires décident de donner une troisième pénalité à un bateau, les umpires retirent tous les pavillons du bateau non fautif et envoient le pavillon d'identification du bateau pénalisé avec un pavillon noir. Le match est interrompu et attribué à l'autre bateau (règle C6.5(a)(1)).

La pénalité varie selon le bord du parcours. Si un bateau fait route vers une marque au vent, la pénalité consiste à empanner puis, dès que raisonnablement possible, à lofer jusqu'à une route au plus près (règle C7.2(a)(1)). Si un bateau fait route vers une marque sous le vent ou vers la ligne d'arrivée, la pénalité consiste à virer de bord puis, dès que raisonnablement possible, à abattre jusqu'à une route supérieure à quatre-vingt-dix degrés par rapport au vent réel (règle C7.2(a)(2)).

À noter qu'une marque au vent est celle désignée comme Marque W dans les instructions de course et une marque sous le vent est désignée Marque L ; cela ne change pas, même en cas de fort changement de vent. Les pénalités restent toujours les mêmes sur ces bords.

Si un bateau a une ou deux pénalités en attente et que l'autre bateau dans le match est pénalisé, une pénalité pour chaque bateau est annulée (mais voir ci-dessous « Pénalités plus graves »). Les umpires envoient des pavillons de couleur pour informer tout le monde des pénalités en suspens.

L'avantage de ce système de pénalité est qu'il maintient les bateaux proches tout au long du match. Un bateau pénalisé cherchera souvent à amener l'autre bateau à enfreindre une règle afin que la pénalité soit annulée. Cela conduit à une navigation agressive et spectaculaire. Un bateau pénalisé attendra généralement pour effectuer sa pénalité d'être suffisamment en avance pour rester en contrôle après l'avoir effectuée ou attendra juste avant l'arrivée. Le résultat d'un match peut se décider dans les dix dernières secondes.

2.4.2 Pénalités plus graves

Il arrive qu'en enfreignant une règle et en étant pénalisé, un bateau se retrouve dans une meilleure position que s'il n'avait pas enfreint de règle. Dans ce cas, les umpires disposent de plusieurs options (règle C8.3) :

1. Infliger une pénalité supplémentaire initiée par les umpires (règle C5.2).
2. Infliger la pénalité sous forme de pénalité au pavillon rouge (règle C5.3).
3. Envoyer un pavillon noir (règle C5.4).

La pénalité supplémentaire initiée par les umpires vise à supprimer un avantage obtenu par un bateau ayant enfreint une règle, en particulier si cet avantage a été acquis grâce à une infraction délibérée à un moment critique, par exemple enfreindre une règle pour éviter d'être OCS, forcer le passage au départ et refuser la place à la marque à un bateau intérieur. Elle peut aussi être infligée à un bateau qui commet une violation de la sportivité, et dans ce cas les umpires peuvent initier la pénalité sans réclamation d'un concurrent (règle C8.3 et MR Call M2 et MR Call M4).

Beaucoup d'umpires ont été réticents à infliger deux pénalités à un bateau. Souvent, deux pénalités pour un même incident en début de match signifiaient la fin de toute véritable compétition entre les bateaux. Le bateau pénalisé se retrouvait plusieurs longueurs derrière et n'avait aucune chance de revenir tout en subissant le contrôle de l'autre et son vent perturbé. Un match sans espoir de victoire est ennuyeux pour tout le monde. Cependant, il est important que lorsque les conditions pour une pénalité supplémentaire initiée par les umpires sont remplies, les umpires donnent cette pénalité. Les régatiers prennent des « risques calculés » : ils forcent le passage au départ en espérant soit s'en sortir, soit recevoir une pénalité avec un pavillon rouge. Dans un tel cas, une pénalité avec un pavillon rouge force un bateau à effectuer une pénalité, mais après celle-ci, il se retrouve à la même place qu'avant l'incident, mais sans pénalité en suspens. Avec une double pénalité, le bateau revient à la position où il se serait trouvé sans l'infraction, mais il est également pénalisé pour l'infraction avec une pénalité restant en suspens.

Lorsque les umpires décident qu'un bateau a obtenu une position de contrôle grâce à une infraction mais ne sont pas certains que les conditions d'une pénalité supplémentaire initiée par les umpires soient remplies, ils doivent envoyer un pavillon rouge avec, ou juste après, le pavillon de pénalité. Le bateau qui reçoit une pénalité au pavillon rouge doit effectuer la pénalité dès que raisonnablement possible (mais pas avant d'avoir pris le départ). Si un bateau a une pénalité en attente et que l'autre reçoit une pénalité rouge, la pénalité rouge n'annule pas la pénalité en suspens (règle C7.2(e)).

La pénalité rouge est conçue pour rétablir les positions relatives des bateaux avant l'incident qui a entraîné la pénalité. Elle ne soulage pas l'autre bateau de sa pénalité en suspens comme le ferait une double pénalité (deux pénalités pour un même incident).

Si, après qu'un bateau a effectué l'une des pénalités d'une double pénalité et qu'il conserve encore un avantage après avoir tenu compte d'une pénalité, ou après avoir effectué une pénalité rouge et que les conditions de la règle C6.5(b) s'appliquent toujours, les umpires peuvent lui infliger une nouvelle pénalité. Il peut s'agir d'une nouvelle pénalité selon la règle C5.2 ou d'une autre pénalité rouge selon la règle C5.3 (règle C8.3).

2.5 Techniques

Certaines des techniques utilisées pour un arbitrage efficace comprennent :

Un travail d'« équipe »

Bien qu'il soit possible, lors d'une compétition de faible niveau, d'arbitrer un match avec un seul umpire, la procédure normale et préférable consiste à avoir deux umpires dans un même bateau pour suivre le match et arbitrer ensemble. Les deux umpires travaillent en équipe, se partageant pleinement les responsabilités et le travail de l'équipe, comme la conduite du bateau, l'usage de la radio, l'envoi des pavillons, le nettoyage du bateau en fin de journée et, bien sûr, la prise de décision.

Il arrive souvent qu'un umpire soit plus expérimenté ou plus dominant de caractère qu'un autre. Cet umpire doit s'efforcer d'inclure l'autre dans tous les aspects de l'arbitrage et travailler activement à fonctionner en « équipe ». Un troisième membre de l'équipe, dans un bateau aile (appelé « wing umpire »), est également souhaitable.

Positionnement et proximité

Le positionnement du bateau des umpires est absolument essentiel, car sans un bon positionnement, les umpires n'auront pas une vue correcte pour porter des jugements précis. La section 5 de ce manuel donne quelques indications sur le positionnement du bateau.

Observation et prise de décision

Chaque umpire « adopte » un bateau et joue le rôle de ce bateau. Un système sûr consiste à ce que l'umpire situé sur le côté bâbord du bateau umpire adopte le bateau Bleu, et celui situé sur le côté tribord adopte le bateau Jaune. L'umpire surveille en permanence ce que fait « son » bateau et ce qu'il va ou peut faire, et il l'énonce à voix haute. Les umpires discutent ainsi chaque situation entre eux et ont souvent pris une décision sur l'incident au moment où il se produit. Cette méthode est décrite plus en détail dans la section 3.11 de ce manuel.

Concentration et anticipation

La concentration et l'anticipation sont deux éléments clés d'un arbitrage réussi. Il est essentiel que le dialogue mentionné au point 3 ci-dessus se poursuive tout au long du match, car cela aide beaucoup les umpires à rester concentrés et à prendre de bonnes décisions.

Un umpire doit acquérir une bonne compréhension des manœuvres tactiques en match racing et même une bonne connaissance des possibilités et limites des bateaux spécifiques qui courent dans la compétition, car il est important qu'il puisse anticiper la prochaine action la plus probable. Les discussions entre umpires et skippers ou tacticiens expérimentés en match racing sont un excellent moyen d'améliorer la compréhension du jeu. Voir aussi la section 3.6 de ce manuel.

Développer un « pilote automatique »

Les umpires ont besoin d'une vision d'ensemble constante de la situation : conditions de vent, courant, autres bateaux, circonstances locales, etc., qui peuvent affecter les options de chaque bateau. Ils

peuvent alors envisager les manœuvres tactiques que les bateaux peuvent effectuer et quelles règles s'appliquent entre eux. Ces informations, combinées aux faits de la situation réelle, permettent aux umpires de déterminer le meilleur emplacement pour leur bateau. Être au bon endroit est essentiel pour prendre de bonnes décisions sur les incidents.

L'ensemble de ce processus pour répondre à un pavillon Y prend trop de temps pour que les umpires le mènent consciemment ; il doit donc devenir automatique. Pour y parvenir, ils doivent s'exercer sur l'eau ou avec des modèles, ou visualiser mentalement les situations, et recommencer encore et encore.

L'étape suivante consiste à réviser continuellement ce processus et à l'améliorer jusqu'à ce qu'il devienne entièrement automatique. Une fois que ce processus est devenu automatique, il libère des capacités pour le dialogue et la prise de décision, et tous les umpires devraient travailler à développer cette compétence.

2.6 Compétences et formation des umpires

Les compétences et qualifications nécessaires à un umpire sont définies dans les documents listés dans la section 9 de ce manuel et les umpires à tous les niveaux devraient chercher à améliorer leurs compétences autant que possible.

Notez que la liste de compétences ne porte pas seulement sur les aspects techniques, mais met également un accent considérable sur le tempérament et le comportement des umpires. Un exemple serait la confiance. Un bon umpire aura de la confiance mais jamais de la complaisance et il saura démontrer cette confiance dans ses relations avec les concurrents, les comités, la presse et le public.

2.7 Discussions

Les décisions d'umpires doivent non seulement être prises conformément aux Règles de Course à la Voile, mais doivent aussi, autant que possible, être perçues comme telles. Cette « perception » peut être renforcée par des discussions, avant et après la course, entre les arbitres et les concurrents. Ces discussions font partie intégrante du processus et doivent être encouragées. Voir les sections 3.5 et 3.6 du présent manuel.

RÉCLAMATIONS EN MATCH RACING

QUI RÉCLAME – COMMENT – POUR QUOI ?

Par un bateau... envoyant un pavillon Y... contre un autre bateau (règle C6.1(a))

Une règle du chapitre 2, y compris :

Ne pas se maintenir à l'écart en effectuant une pénalité (règle 21.2)

Gêner un bateau qui n'est pas en course (règle C2.12)

Gêner en effectuant une pénalité ou sur un autre bord (règle 23.2)

Gêner un bateau d'un autre match (règle C2.13)

Uniquement s'il est impliqué dans l'incident mais pas pour la règle 14

Par un bateau... envoyant un pavillon rouge... contre un autre bateau (règle C6.1(b)) pour

Toutes les règles, y compris les instructions de course

La règle 14 lorsque des dommages ou des blessures en résultent

SAUF POUR :

Un incident pour lequel on réclame avec un pavillon Y (voir ci-dessus)

Toucher une marque (règle C2.15)

Propulsion (règle 42, C2.17 et C2.18)

Position incorrecte au signal préparatoire (règle C4.1)

Ne pas couper correctement la ligne de départ depuis le côté parcours (règle C4.2)

Ne pas effectuer correctement les pénalités (règle C7)

Les umpires... doivent infliger une pénalité selon la règle C8.2 pour :

Toucher une marque (règle C2.15)

Propulsion (règle 42, C2.17 et C2.18)

Position incorrecte au signal préparatoire (règle C4.1)

Ne pas couper correctement la ligne de départ depuis le côté parcours (règle C4.2)

Ne pas effectuer une deuxième pénalité (ou une pénalité rouge) dès que raisonnablement possible (règle C7.3(c) et (d))

Les umpires... peuvent infliger une pénalité OU un pavillon noir selon la règle C8.3 si un bateau

A obtenu un avantage en enfreignant une règle après avoir tenu compte d'une pénalité (règle C8.3(a))

A enfreint délibérément une règle (règle C8.3(b))

A commis une violation de la sportivité (règle C8.3(c))

Les umpires... doivent infliger une pénalité au pavillon rouge

Lorsque le bateau ayant enfreint une règle a obtenu une position de contrôle en conséquence de cette infraction et que les umpires ne sont pas certains que les conditions pour une pénalité supplémentaire initiée par les umpires sont remplies (règle C6.5(b))

Les umpires... doivent infliger un pavillon noir

Si un bateau aurait plus de deux pénalités en attente (règle C6.5(a)(1))

Par les umpires ou le jury... via une instruction (règle C8.4)

Toutes les règles et instructions de course, sauf celles pour lesquelles les umpires peuvent pénaliser sur l'eau

Les umpires peuvent également montrer le pavillon noir à un bateau

Lorsque l'un des bateaux a pris le départ et que les umpires sont convaincus que l'autre bateau ne prendra pas le départ (règle C8.5)

Lorsque l'un des bateaux abandonne après que les deux bateaux d'un match ont pris le départ (règle C8.6).

MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

SECTION 3 **TECHNIQUES D'UMPIRING**

3 Techniques d'umpiring

3.1 Préparation

Les umpires devraient utiliser les jours précédant le début des courses pour se préparer à la compétition. Même ceux qui arbitrent régulièrement devraient :

- Parcourir le Call Book et les rapid response calls en vigueur.
- Relire l'Annexe C.
- Relire la Partie 2 et les Définitions des RCV.
- Obtenir et lire attentivement les instructions de course.
- Revoir les sections Techniques et Scénarios de ce manuel.

Il est également utile qu'un umpire prenne quelques instants la barre d'un des bateaux qui seront utilisés. Faites-le tourner, évaluez son rayon de giration, testez sa réaction à des mouvements brusques de barre et chronométrez un virement. Un umpire doit savoir ce qu'un barreur peut ou ne peut pas faire avec son bateau.

S'il n'est pas possible de naviguer sur ces bateaux, il est judicieux pour les umpires de suivre les bateaux lorsqu'ils s'entraînent afin d'obtenir ce type d'informations. À moins que les bateaux ne se préparent clairement pour leur pré-départ, il est tout à fait acceptable d'aller leur demander de montrer quelques manœuvres.

Avant chaque match, les umpires doivent toujours vérifier les pavillons d'identification sur leurs bateaux en temps utile avant le signal d'attention. Ils doivent signaler aux bateaux toute erreur concernant les pavillons avant le début de la course. Même si un bateau entre avec le mauvais pavillon d'identification, les umpires doivent lui indiquer que celui-ci doit être corrigé immédiatement (règle C8.2). Cela permet d'éviter d'avoir à pénaliser un bateau qui montre le mauvais ou aucun pavillon.

La plupart des umpires trouveront utile de « réviser les bases » dans les minutes précédant le premier match de la journée, par exemple en parcourant les sept scénarios possibles pour le premier croisement (voir le mémo à la fin de la section 5 de ce manuel). En les passant en revue, tout en visualisant leur propre positionnement, ils se mettent rapidement dans l'action.

S'il y a des matchs avant le vôtre, il est également utile de faire un « shadow-umpire », à condition de ne pas gêner !

3.2 Le Chief Umpire

Les responsabilités particulières du Chief Umpire incluent :

- Servir de liaison entre le comité de course et l'équipe d'umpires, à terre comme sur l'eau.
- Représenter et être le porte-parole de l'équipe d'umpires lors des réunions, événements, conférences de presse, etc.
- Décider comment, où et quand les instructions sur l'eau seront menées et organiser l'ensemble du dispositif. (À moins qu'il n'existe un président de jury séparé)
- Préparer et distribuer les fiches d'affectation de l'équipe d'umpires, sauf si la tâche a été confiée à un autre umpire (voir exemples en fin de section 9 de ce manuel).
- Réorganiser les missions des umpires sur l'eau en cas d'avarie de bateau ou d'autres problèmes.
- Organiser et présider la réunion initiale de l'équipe d'umpires.
- Organiser et présider la réunion entre les umpires et les skippers.
- Organiser et présider les réunions de débriefing des umpires après les courses.
- Collecter les formulaires de rapport d'incident, si utilisés.
- Attribuer d'autres tâches à terre aux umpires (comme décrit en 3.20 du manuel).

- Compléter et transmettre le World Sailing Umpire Regatta Report Form.
- Confirmer le Grading Form et le formulaire de rapport de la compétition.
- Remplir toutes les fonctions habituelles d'un président de jury, si approprié.

Il est habituel, mais non obligatoire, que le Chief Umpire soit également président du jury. Lors d'une compétition de haut niveau ou comportant plusieurs matchs dans chaque flight, une solution consiste à séparer les fonctions de Chief Umpire et de président du jury. Il est également courant que le Chief Umpire soit consulté sur divers sujets tels que l'avis de course et les instructions de course avant la compétition.

3.3 Réunion initiale de l'équipe des umpires

La réunion initiale doit avoir lieu suffisamment tôt avant le début des courses. Lorsque des pilotes de bateau et/ou des observateurs doivent être utilisés, ils doivent également y assister.

Les points abordés dépendent de la compétition. Une liste de vérification regroupant divers sujets pouvant être traités lors de cette réunion se trouve en section 9 du manuel.

3.4 Réunion des umpires avec le comité de course

Le Chief Umpire doit rencontrer tôt le comité de course (cette réunion peut inclure tous les umpires).

Les points à traiter dépendront de la compétition. Une liste de vérification se trouve en section 9 du manuel.

3.5 Réunion des umpires avec les concurrents

Avant le début des courses (et de préférence après les entraînements), les umpires doivent rencontrer tous les skippers (et leurs équipages si les skippers le souhaitent et si l'espace le permet). Cette réunion peut suivre le briefing des concurrents par l'OA et le CC et il est souhaitable que les umpires (et toujours le Chief Umpire) assistent à ce briefing comme observateurs.

Le contenu du briefing dépend fortement du niveau d'expérience des concurrents. Avec des compétiteurs expérimentés, il peut suffire de demander s'ils ont des questions, tandis qu'avec des concurrents peu expérimentés divers points doivent être abordés, y compris éventuellement la procédure de départ.

Le Chief Umpire peut sélectionner des sujets pour le briefing dans la liste suivante :

- Changements aux instructions de course et dispositions inhabituelles.
- Identification des bateaux des umpires.
- Envoi et retrait du pavillon Y.
- Quand les pénalités seront signalées.
- Comportements inacceptables.
- Procédures pour les instructions sur l'eau.
- Débriefings après les courses.
- Présentation de la vision des umpires concernant certaines règles discutées lors de la réunion initiale de l'équipe.
- Politique des umpires sur les points pour lesquels l'Annexe C leur permet d'agir directement.
- Rapid response calls.
- Questions de clarification des concurrents. Les réponses devraient être écrites et affichées sur le tableau officiel.

3.6 Débriefings après les courses

Les débriefings offrent une excellente occasion d'apprentissage pour les umpires et les concurrents. Une courte réunion entre umpires et concurrents à la fin de chaque journée de course devrait avoir lieu dans toutes les compétitions, qu'il s'agisse d'un Grade 5 ou d'un Grade 1. Lors de cette réunion, les problèmes du jour peuvent être discutés et les umpires ayant eu des cas intéressants ou difficiles peuvent expliquer les circonstances.

Les umpires ont l'obligation d'expliquer leurs décisions à tous les concurrents et umpires. Partager les faits d'un incident avec les concurrents et les umpires favorise la cohérence et l'apprentissage de tous.

De nombreux skippers et équipiers apprécient la possibilité d'assister à ces réunions et leur participation doit être encouragée, tout comme les discussions sur les calls et les divergences d'opinion.

Il est arrivé que des concurrents adoptent un comportement agressif lors de débriefings. Pour l'éviter, il est utile de rappeler dès le début que chacun est là pour apprendre, non pour se disputer. C'est tout particulièrement utile lorsque les umpires s'attendent à ce qu'un concurrent arrive mécontent.

Si des concurrents deviennent injurieux, on pourra leur rappeler l'objet du débriefing. Il est conseillé de parler avec le concurrent après le débriefing et de lui rappeler qu'un comportement abusif pourrait mener à une instruction en vertu de la règle 69.

Lors du débriefing, invitez chaque concurrent à donner son avis sur ce qui s'est passé en utilisant les modèles réduits. Laissez son adversaire confirmer ou contester. L'opinion de l'adversaire sur les faits peut aider à clarifier la situation, ou au moins convaincre le premier concurrent que la situation a été perçue différemment. De cette manière, les concurrents peuvent résoudre eux-mêmes le problème.

Cependant, lorsque deux (ou trois) personnes, umpires ou concurrents, pensent que les choses se sont déroulées différemment, il est peu probable qu'elles changent d'avis. Nous percevons tous les situations différemment, et il est essentiel de garder cela à l'esprit. Il est important de distinguer les divergences d'opinion concernant ce qui s'est passé (les faits) et les interprétations des règles. Lorsqu'il existe une divergence d'opinion sur ce qui s'est passé, il est important que tout soit clair pour chacun : les deux versions doivent être présentées ainsi :

- si ceci s'est produit, voici la décision ;
- si c'est l'autre scénario qui s'est produit, voici la décision.

Les umpires doivent être prêts à reconnaître rapidement et sans réticence leurs éventuelles erreurs.

Les discussions sur la manière dont les règles ou le Call Book pourraient être améliorés n'ont pas leur place dans un débriefing. Elles peuvent néanmoins être très utiles, et le Chief Umpire peut proposer d'en parler plus tard (au bar).

Lorsque des situations se produisent et ne figurent pas dans le Call Book, il est important de décider comment les arbitrer la prochaine fois. Cherchez d'abord ce que dit exactement la règle. Si la règle est claire, appliquez-la, même si elle ne vous plaît pas.

Si la règle n'est pas claire, déterminez l'avis général sur la direction à suivre et suivez la majorité. En cas d'opinions divisées, le Chief Umpire doit trancher. Il est essentiel de préciser clairement que toute décision prise ne vaut que pour cette compétition.

Toute nouvelle interprétation doit être inscrite dans le Umpire Regatta Report Form de la compétition et envoyée au bureau de World Sailing — elle doit également être soumise au Match Racing Rules Working Party pour un Rapid Response call si nécessaire.

3.7 Conduire le bateau umpire

Les bateaux des umpires doivent être conduits par l'un des umpires. Certains propriétaires qui prêtent leur bateau souhaitent légitimement le piloter eux-mêmes, mais cela rend l'arbitrage très difficile, sauf si le propriétaire est un match racer expérimenté ou un umpire.

L'avantage qu'un umpire pilote est que le bateau peut être placé exactement là où l'umpire le souhaite, sans avoir à donner des instructions à une autre personne. Les inconvénients sont :

- Beaucoup de bateaux ont des caractéristiques de manœuvre inconnues de l'umpire ;
- Si les umpires doivent suivre les bateaux dans une flotte de spectateurs dense lors du pré-départ, il peut être difficile de manœuvrer tout en surveillant les bateaux de spectateurs. Dans ce cas, un umpire devient indisponible précisément au moment où une attention maximale est nécessaire.

Des concurrents ayant une bonne connaissance des règles peuvent être d'excellents pilotes et apprennent rapidement à positionner le bateau comme les umpires le souhaitent. Pour les matchs importants, comme les finales, il y a généralement des umpires non affectés qui peuvent piloter et positionner le bateau avec précision, laissant les umpires en fonction se concentrer pleinement sur les bateaux.

Si nécessaire, des signaux manuels peuvent être convenus rapidement entre les umpires et le pilote pour que celui-ci puisse continuer à recevoir des indications pendant que les umpires échangent. « En avant », « à droite », « à gauche », « vite en avant », « stop » et « tourne » sont généralement suffisants. Pour éviter toute confusion, toutes les instructions au pilote doivent provenir d'un seul umpire.

Avant le premier match, il faut tester le bateau des umpires afin de comprendre ses capacités. À quelle vitesse peut-il tourner, reculer et accélérer ? Découvrir en plein pré-départ que votre bateau cale lorsqu'on passe la marche arrière ou qu'il a une autre particularité peut être trop tard.

3.8 Communication radio

Lors d'une compétition majeure, un système radio doit permettre la communication entre umpires et ailes, entre umpires et Chief Umpire, et entre Chief Umpire et comité de course. (Le comité de course doit avoir une radio sur le canal des umpires pour recevoir, par exemple, les messages concernant des pénalités en suspens.) Le système idéal serait un canal distinct par match, mais en pratique il n'y a souvent qu'un seul canal.

Avec un canal unique, certaines procédures standard s'appliquent :

- Le trafic radio doit être réduit au minimum, surtout lorsqu'un autre match est dans son pré-départ.
- La priorité d'utilisation de la radio revient au match en pré-départ.
- L'identification est obligatoire en commençant chaque transmission par le numéro du match (ex. : « match 2 libre à la zone »).

NOTE : Ce préfixe n'est pas utilisé par le match en pré-départ. Les umpires peuvent donc supposer qu'un appel sans préfixe concerne les deux bateaux en pré-départ.

Pour les communications générales, les appels sont « umpire 1 », « umpire 2 », etc., et « wing 1 », « wing 2 », etc.

3.9 Utilisation d'une radio

Il existe des procédures standard pour utiliser une radio. Les points essentiels à respecter sont :

Établir le contact

Votre appel pour établir le contact avec une autre station est, par exemple :

« umpire 2 ici umpire 3 » ou « umpire 2, umpire 2 ici umpire 3 ».

Quand umpire 2 reçoit l'appel, il répond de la même manière. (par exemple « umpire 3, ici umpire 2)

La station appelée doit toujours être nommée en premier. Ne dites pas : « Ici umpire 3, j'appelle umpire 2 ».

Ne demandez pas : « Vous me recevez ? » c'est inutile : si la station vous reçoit, elle répondra ; sinon, elle ne répondra pas.

Comme les mots courts « non » ou « oui » risquent d'être perdus dans une transmission radio, les umpires et ailes utilisent à la place les mots « négatif » ou « affirmatif ». Par exemple, si l'on demande à l'aile : « Y a-t-il eu contact ? », la réponse doit être « négatif » ou « affirmatif », répétés trois fois. Ajouter le mot « contact » dans ce contexte pourrait prêter à confusion si les mots précédents n'ont pas été transmis et que seul le mot « contact » est entendu.

La conversation

Une fois le contact établi, les échanges peuvent être plus informels, mais doivent rester limités.

Les mots « over » et « out » doivent être évités sauf si l'interlocuteur pourrait douter de votre intention. Ils signifient :

OVER = fin de message, réponse attendue, à vous de transmettre

OUT = fin de transmission, aucune réponse attendue

Procédure vocale

CLARTÉ : ne pas mâcher ses mots ; avoir le message clair en tête.

CONCISION : messages aussi courts que possible.

RYTHME : phrases logiques et espacées.

VITESSE : parler plus lentement que la normale.

VOLUME : conversation normale, crier déforme la transmission.

Bruit

Si possible, s'éloigner des bruits de fond (moteur).

Protéger le micro du vent. Le vent dans le micro déforme la transmission. Un petit sac plastique sur la radio ou le micro peut aider.

Confidentialité

Les ondes ne doivent jamais porter de messages confidentiels. Considérez que tout ce que vous dites peut être entendu. Et surveillez votre langage.

3.10 Équipement des umpires

L'équipement requis est décrit en section 8 du manuel.

3.11 Interaction entre umpires

Les principes du système à deux umpires sont présentés en section 2 du manuel.

Une interaction efficace est essentielle. Les umpires doivent être proches physiquement, parler fort et clairement pour être entendus, et garder leurs avis synchronisés.

Si un décalage apparaît, il doit être résolu immédiatement. Une divergence d'opinion peut indiquer qu'un incident est imminent. Un échange entre les deux umpires peut être, par exemple :

- Jaune « J'ai la priorité – sous le vent – je dois d'abord donner de la place car j'ai obtenu la priorité par mes propres actions. »
- Bleu « NON ! L'engagement a été établi par mes emardées et je n'ai pas droit à une place supplémentaire. »
- Jaune « D'accord. »

Ici, la divergence d'opinion est immédiatement résolue. Si le premier umpire ne s'était pas corrigé en disant « D'accord », une discussion rapide supplémentaire aurait été nécessaire pour résoudre la différence. S'il n'avait pas parlé fort et clairement, la divergence d'opinion aurait pu passer inaperçue.

La conversation d'un umpire ne doit pas trop insister sur ce que fait son bateau. Elle doit se concentrer sur ce que son bateau doit faire, ne doit pas faire, est autorisé à faire ou n'est pas autorisé à faire.

Chaque umpire commence par les DROITS, ce qui détermine qui a la priorité et qui doit se maintenir à l'écart.

Viennent ensuite les RAISONS, les raisons pour lesquelles un bateau a la priorité : tribord/bâbord, sous le vent/au vent, route libre devant/route libre derrière, en train d'effectuer une pénalité/pas en train d'en effectuer une, etc.

Les OBLIGATIONS du bateau viennent ensuite, la nécessité de se maintenir à l'écart, de donner de la place, de ne pas gêner un bateau sur un autre bord, etc.

Enfin, les OPPORTUNITÉS du bateau, virer, s'engager, modifier sa route, etc. Si l'umpire connaît les opportunités dont dispose son bateau, il lui sera plus facile d'anticiper son prochain mouvement.

Un échange entre umpires utilisant correctement ces principes pourrait être :

- Bleu « Je suis bateau prioritaire, je suis tribord, je peux modifier ma route. »
(DROIT, RAISON, OPPORTUNITÉ)
- Jaune « Je suis bateau qui doit se maintenir à l'écart, je suis bâbord, je dois me maintenir à l'écart. »
(DROIT, RAISON, OBLIGATION)

Il est tout aussi important de maintenir une communication à double sens, par exemple en posant des questions comme : « Puis-je empanner ici ? », « Puis-je croiser ? », « Ai-je la place pour m'engager ? ». Pour s'obliger à écouter l'autre umpire, il est aussi utile de dire « D'accord » lorsque c'est le cas. En concentrant la réflexion et la conversation sur **Droits, Raisons, Obligations et Opportunités**, de nombreux incidents seront résolus avant même qu'un bateau n'envoie un pavillon Y.

3.11.1 Comment améliorer notre arbitrage et arbitrer plus rapidement ?

La première contribution consiste à rendre la communication entre les deux umpires encore plus efficace. Le tableau 1 illustre le processus de décision d'une réclamation comme un mouvement linéaire à travers une séquence de cases.

Tableau 1 : Le processus de décision d'une réclamation

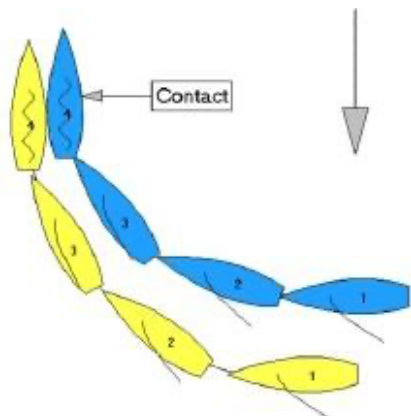
Faits	Droit + opportunité	Obligation + exécution	Décision
Tribord Bâbord	Prioritaire	Se maintenir à l'écart	Je / je ne suis pas : • en train de me maintenir à l'écart • en train de donner de la place
Engagé En route libre devant /derrière	Peut lofer	Donner de la place ou de la place à la marque	J'ai / je n'ai pas : • de la place
Sous le vent Au vent	Peut abattre	Virer de bord / empanner dès que possible	Je réagis
Virer de bord	Peut virer de bord		Je suis d'accord / je ne suis pas d'accord Je n'ai pas vu
Lofer Abattre Maintenir sa route	Peut empanner...	Ne pas gêner	Règle enfreinte Pénalité (Bleu, Jaune)
Bout au vent Contact			Aucune règle enfreinte (Vert)
Près/sur/au-delà de la layline Croiser Marge de manœuvre Route de collision			Obtenu un avantage Infraction délibérée Violation de la sportivité
10 secondes avant le départ Pavillon Yankee ...			Obtenu une position de contrôle

Nous commençons ce mouvement en trouvant les faits pertinents (colonne 1), que nous utilisons pour déterminer les droits et les opportunités des deux bateaux (colonne 2), et ces deux éléments nous donnent une compréhension de leurs obligations et de la manière dont ils les remplissent (colonne 3), ce qui nous permet ensuite de prendre une décision, que nous signalons aux concurrents en agitant un pavillon (colonne 4).

Le tableau 1 peut aussi être considéré comme la courbe d'apprentissage d'un umpire. En tant que débutants, nos premières tentatives de communication avec l'autre umpire concernent principalement l'énoncé de faits : nous décrivons les positions des bateaux, leurs relations, leurs routes, etc., au moyen de concepts comme ceux listés dans la première colonne du tableau 1.

Pour illustrer cette communication basée sur les faits, concentrons-nous sur la manœuvre de lof représentée dans la figure 2.

Figure 2 : Une manœuvre de lof



Le bateau sous le vent lofe. Lorsque les deux bateaux réclament en position 4, nous devons décider si Bleu a enfreint son obligation de se maintenir à l'écart (règle 11) ou si Jaune a enfreint son obligation de donner à Bleu la place pour se maintenir à l'écart (règle 16.1). Pour comprendre comment cette décision est prise, nous pouvons examiner les appels des umpires. Avec cette manœuvre, une communication basée sur les **faits** pourrait typiquement ressembler à ceci :

Situation	Umpire Jaune	Umpire Bleu
	Je suis tribord ; Nous sommes engagés ; Je suis sous le vent ; Je maintiens ma route	Je suis aussi tribord ; Je suis au vent ; Je maintiens ma route
2	Je suis toujours sous le vent ; Je lofe	Je commence à lofer ; La distance entre nous est de quatre mètres
3	Je continue à lofer ; Nous sommes toujours engagés	Je lofe toujours ; La distance est maintenant d'un mètre cinquante
4	Je suis bout au vent ; Je suis toujours tribord ; Je maintiens ma route	Je suis aussi bout au vent ; Je maintiens ma route ; Il y a contact par le travers ; Pavillon Yankee

Ce mode de communication n'est pas optimal. Les umpires énoncent plusieurs faits de faible importance, ils ont du mal à tout annoncer dans le temps disponible, et lorsque les bateaux réclament en position 4, il va falloir un certain temps avant qu'ils n'arrivent à une décision. Le problème est qu'ils communiquent dans la colonne 1 du tableau 1 et ne progressent vers les colonnes 2 et 3 qu'une fois la réclamation effectuée. Résultat : leur processus décisionnel semble très long.

Pour rendre la communication plus efficace, nous pouvons passer à un mode où nous annonçons **les droits et les opportunités** des deux bateaux au lieu des faits. Cela correspond à la colonne 2 du tableau 1.

Avec la manœuvre de la figure 2, une communication sur les droits et opportunités ressemblerait typiquement à ceci :

Situation	Umpire Jaune	Umpire Bleu
1	Je suis le bateau sous le vent ; j'ai la priorité ; je peux lofer si je te donne la place pour te maintenir à l'écart.	Je suis le bateau au vent ; je dois me maintenir à l'écart.
2	Je lofe et je dois te donner la place pour te maintenir à l'écart.	Je dois me maintenir à l'écart ; je commence à lofer.
3	Je lofe et je dois te donner la place pour te maintenir à l'écart.	Je dois me maintenir à l'écart ; je lofe.
4	Je suis bout au vent ; il y a contact par le travers.	Je suis aussi bout au vent ; pavillon yankee.

Les annonces comportent encore des éléments de faible importance. Le progrès notable est que Jaune reconnaît en position 2 qu'il doit donner à Bleu la place pour se maintenir à l'écart. Mais le problème persiste : la conclusion concernant l'infraction à une règle n'est discutée qu'après le contact. Cette discussion correspond au travail de la colonne 3, ce qui prend du temps et nécessite également de reconstituer la manœuvre.

Pour rendre la communication encore plus efficace, nous devons viser à prendre des décisions tout au long du développement d'un incident. Pour cela, nous pouvons communiquer sur **les obligations** des bateaux et **le respect** de celles-ci. Cela correspond à la colonne 3 du tableau 1.

Les déclarations des umpires portent sur les obligations de leur bateau et sur le respect de ces obligations. Ainsi, un umpire en action peut réfléchir et annoncer en continu en suivant la structure de décision illustrée par le tableau 1. Si l'on communique en termes d'obligations et de respect de celles-ci lors de la manœuvre de lof de la figure 2, voici un exemple type d'annonces :

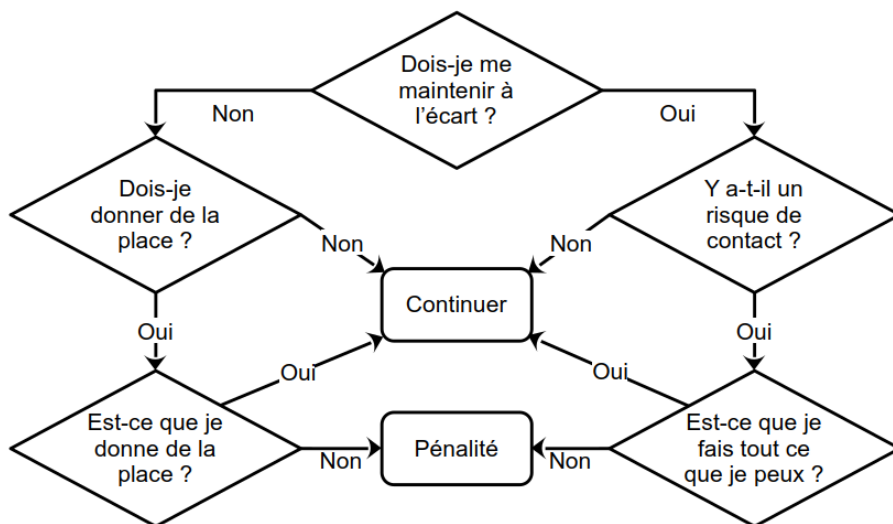
Les mots en **gras** sont ceux réellement annoncés par les umpires.

Situation	Yellow umpire	Blue umpire
1	Je suis le bateau sous le vent prioritaire	D'accord ; je me maintiens à l'écart
2	Je lofe et je dois te donner la place pour te maintenir à l'écart	Je fais tout mon possible pour me maintenir à l'écart
3	Je lofe toujours ; As-tu besoin de plus de place ?	Je lofe autant que possible ; 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 yankee ; pénalité pour Jaune

A chaque instant, les deux umpires déterminent si leur bateau remplit ses obligations, plutôt que d'annoncer ses droits et opportunités. Ils expriment aussi s'ils sont d'accord ou non, ce qui confirme qu'ils s'écoutent réellement. Par conséquent, lorsqu'ils arrivent à la position 4, il est très rapide de décider que Jaune n'a pas rempli son obligation et doit être pénalisé. Quand ce mode de communication est utilisé de façon optimale, les umpires ont souvent la décision avant même qu'un bateau n'envoie un pavillon Y.

Le cœur de ce processus décisionnel est illustré de manière simplifiée dans la figure 3.

Figure 3 : Prise de décision de l'umpire



Ce mode d'arbitrage demande une formation approfondie. Mais une fois maîtrisé, le processus de décision d'une réclamation devient beaucoup plus simple et rapide. Quand la quantité d'informations échangées entre les umpires diminue fortement, ils trouvent soudain le temps d'essayer de prévoir les prochaines manœuvres des bateaux, ce qui facilite ensuite une communication plus pertinente sur les obligations et le respect de celles-ci.

De plus, la réduction du volume de paroles des umpires leur laisse plus de temps pour s'écouter mutuellement et pour écouter les informations transmises par un bateau aile et/ou des observateurs embarqués.

Noter que « place » recouvre à la fois la « place à la marque » et la « place ».

Le seul problème identifié jusqu'à présent avec ce mode de communication est qu'il arrive que l'on se rende compte trop tard qu'il manque un fait. Lorsque notre communication ne porte que sur la colonne 3, il se peut que nous ne le remarquions qu'au moment de la réclamation, et qu'il soit alors soit trop tard pour rétablir le fait, soit trop long d'y parvenir. Pour éviter ce piège, il convient de remonter, lorsque nous en avons le temps, aux faits sous-jacents sur lesquels reposent nos annonces.

3.12 Annonces instantanées des umpires

En complément des informations « DROIT, RAISON, OBLIGATION, OPPORTUNITÉ » échangées entre les deux umpires (comme expliqué en 3.11), il existe de nombreux moments où un umpire doit effectuer une « annonce instantanée », comme une photographie d'un moment précis. Ces annonces doivent être concises et prononcées exactement au moment où elles s'appliquent.

Les annonces instantanées les plus fréquentes concernent :

- Bout au vent
- Virer de bord (a dépassé la position bout au vent)
- Fini (après avoir viré et être revenu au plus près)
- Empanner (bordure de grand-voile franchissant l'axe du bateau)
- Fini (grand-voile remplie sur le nouveau bord)
- Tribord/Bâbord (après virement/empannage)
- Pénalité terminée
- Engagé
- Route libre
- Zone (associée à « libre » ou « engagé »)
- Modifier sa route (pour un bateau prioritaire)

- Maintenir sa route (pour un bateau prioritaire)

La plupart de ces termes sont trop longs pour être concis, donc les umpires peuvent utiliser un mot bref comme « MAINTENANT » ou « TERMINÉ » au moment opportun. Exemples d'annonces instantanées :

« Annonce zone dans... MAINTENANT ! »

« Prêt pour l'étrave contre étrave... MAINTENANT »

« Bôme... TERMINÉ » ou

« Je vire... TERMINÉ »

3.12.1 Annoncer plus efficacement et éviter les malentendus

Les umpires doivent confirmer la manière dont ils annonceront les différentes situations avant de commencer à arbitrer ensemble. Le système suivant est très efficace, mais les deux doivent être conscients que les annonces sont instantanées et s'appliquent à partir du moment où l'umpire déclare la nouvelle situation.

Dans plusieurs scénarios, différentes informations doivent être données. Par exemple, lors d'un « slam-dunk » : exactement quand le bateau qui vire passe bout au vent, l'umpire annoncera « je vire », puis, dès que le virement est terminé, il doit communiquer que le bateau n'est plus en train de virer, il est désormais tribord ou bâbord, avec ou toujours sans priorité, et enfin s'il y a ou non engagement.

Au moment où le virement est terminé, l'umpire peut annoncer « libre », signifiant : Mon virement est terminé, nous sommes sur le même bord et il n'y a pas d'engagement.

Si l'umpire annonce « au vent », il est clair que les bateaux sont engagés sur le même bord au moment où le virement s'achève. Dans un duel de virements serré, l'annonce la plus efficace est « tribord » ou « bâbord », plutôt que « terminé, tribord » ou « terminé, bâbord ».

Le même principe s'applique lorsque les bateaux empannent.

3.13 Signaux de pénalité

Un signal de pénalité comprend deux éléments : le signal sonore et le pavillon. Le signal sonore vient avant le pavillon, car il signifie en pratique « La décision va être annoncée ».

Les umpires enverront également un pavillon (ou une forme) pour chaque pénalité en suspens. Les pavillons/formes auront des couleurs correspondant au pavillon d'identification du bateau pénalisé.

Le sifflet est reconnu comme le signal sonore le plus efficace, et il faut souffler suffisamment fort et longtemps pour attirer l'attention des deux bateaux, ainsi que des spectateurs et autres personnes concernées. Parfois, le comité de course peut utiliser un sifflet dans ses propres signaux sonores ; dans ce cas, le signal des umpires peut être rendu distinctif en le rendant encore plus long. Si cela provoque une confusion, une autre possibilité est de modifier la règle C5 pour autoriser deux longs coups de sifflet de la part des umpires lorsqu'ils signalent une décision.

Le pavillon doit informer **à la fois les concurrents et les spectateurs** de la décision et doit donc être clairement montré. Il est recommandé que le signal soit tenu levé pendant au moins dix secondes. Au moment où un pavillon est levé, certaines personnes peuvent être cachées par des voiles ou d'autres obstacles. Pendant ces dix secondes, le bateau des umpires devrait avoir suffisamment bougé pour que tout le monde puisse voir la décision.

L'arbitrage doit se poursuivre sans interruption pendant que le pavillon est tenu levé.

Avec une seule pénalité, il est recommandé d'éviter de signaler juste au moment où un bateau contourne une marque. Si les bateaux sont dans une manœuvre serrée, un bref délai dans le signal peut être apprécié par les concurrents.

Avec une pénalité « rouge » ou une deuxième pénalité, les umpires doivent retarder le signal lorsque le bateau à pénaliser approche d'une marque et ne peut pas effectuer la pénalité avant la marque sans risque de gêner son adversaire ou d'entrer dans la zone en effectuant sa pénalité.

A une marque au vent, il est préférable, mais pas toujours possible, que les umpires signalent une telle pénalité avant que le bateau pénalisé ne hisse le spinnaker, car un signal trop tardif augmenterait fortement la pénalité.

Lorsque les umpires montrent un mauvais pavillon, l'erreur ne peut pas être corrigée (voir MR Call L1 et M1). Pour réduire ce risque, l'umpire qui montre les signaux doit toujours saisir le pavillon par la toile et non par la hampe. Si une troisième personne pilote le bateau umpire, seul l'umpire ayant adopté le bateau bleu enverra le pavillon bleu, et le pavillon jaune sera affiché uniquement par l'autre umpire. Du ruban adhésif de couleur autour de la hampe, assorti à la couleur du pavillon, est également très utile.

Les umpires doivent signaler le moment exact où une pénalité est terminée (un court signal sonore), car c'est à cet instant que le bateau qui effectue une pénalité récupère ses droits (règle C5.5). Les umpires retirent alors le pavillon/la forme correspondant(e) à la pénalité.

Lorsque le bateau qui effectue une pénalité ne l'effectue pas correctement ou ne la termine pas dès que raisonnablement possible, les umpires donneront plusieurs (au moins quatre ou cinq) courts coups de sifflet pour signaler qu'il n'est plus en train d'effectuer sa pénalité (règles C7.4(b) et C5.6).

Il est essentiel que ce signal soit donné au moment exact où les umpires sont convaincus que :

- le bateau a dépassé la position bout au vent avec la tête du spinnaker au-dessus de la vis-de-mulet (lorsque la pénalité consiste à virer de bord) (règle C7.3(a)),
- le bateau est entré dans la zone d'une marque en prenant la pénalité (règle C7.3(b)), ou
- le bateau ne termine pas la pénalité dès que raisonnablement possible (règles C7.2(a)(1) et (2)).

Le moment précis où les umpires signalent qu'un bateau n'est plus en train d'effectuer une pénalité est le moment où ce bateau récupère ses droits.

De nombreux concurrents commenceront à rehisser le spinnaker dès que le bateau est revenu au plus près et les umpires doivent surveiller attentivement pour vérifier que la tête du spinnaker ne dépasse pas la vis-de-mulet tant que le bateau n'est pas revenu au plus près (règle C7.3(a)).

Lorsque les umpires décident de pénaliser les deux bateaux après un incident (pénalité jumelée), ils doivent essayer de signaler les deux pénalités en même temps. Soufflez dans le sifflet et tenez en l'air les pavillons bleu et jaune simultanément.

Le pavillon noir doit être rangé à distance. Il est préférable qu'une décision de disqualifier un concurrent ne soit prise qu'après une discussion approfondie entre les umpires. Il n'y a pas d'urgence pour ce signal et le temps nécessaire pour aller chercher le pavillon noir constitue une sécurité supplémentaire. Le Chief Umpire exigera souvent d'être contacté avant qu'un pavillon noir ne soit donné. Les exceptions sont lorsqu'une décision signifie qu'un bateau aura plus de deux pénalités en cours, lorsqu'un bateau ne prend pas sa deuxième pénalité dès que raisonnablement possible, conformément à la règle C8.5 lorsque les umpires sont convaincus qu'un bateau ne prendra pas le départ, conformément à la règle C8.6 lorsqu'un bateau abandonne après que les deux bateaux ont pris le départ...

Voir 4.20 pour des conseils sur les incidents impliquant des bateaux de matchs différents.

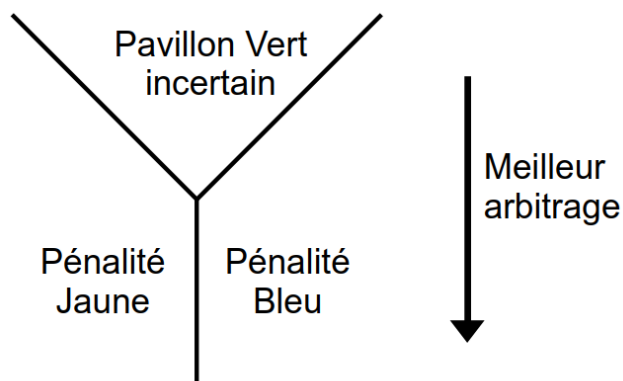
Les umpires peuvent signaler une pénalité rouge lorsque le bateau ayant enfreint une règle a obtenu une position de contrôle grâce à cette infraction, mais que les umpires ne sont pas certains que les conditions d'une pénalité supplémentaire initiée par les umpires soient remplies (règle C6.5(b)). Le pavillon rouge peut être signalé simultanément avec le pavillon d'identification, ou seul peu après, lorsque les umpires réalisent que le bateau a obtenu une position de contrôle. Un pavillon rouge signalé sans aucun autre pavillon (avec un coup de sifflet) se rapporte toujours à la pénalité la plus récente.

Noter que si l'autre bateau a une pénalité en suspens, la décision de donner une pénalité pavillon rouge doit être immédiate. Une fois les pénalités annulées l'une par l'autre, il n'est plus possible de signaler une pénalité rouge.

Si les umpires ont déjà donné la pénalité, puis décident qu'elle aurait dû être rouge, ils doivent faire très attention à ne pas montrer un autre pavillon de pénalité en même temps que le pavillon rouge. Si un pavillon bleu ou jaune est montré avec un pavillon rouge après le signal initial d'une pénalité, cela impose en réalité une nouvelle pénalité au bateau Bleu ou Jaune.

3.14 Arbitrer avec plus de cohérence

Un autre moyen d'améliorer notre arbitrage est de rechercher la cohérence. L'objectif est de fournir aux concurrents la même décision pour la même situation. La figure ci-dessous illustre, en haut, comment les décisions peuvent varier dans une situation donnée, par exemple la manœuvre de lof décrite dans la figure 2 (section 3.11 de ce manuel). Si Bleu réagit trop lentement, il sera pénalisé. En revanche, Jaune sera pénalisé s'il lofe trop rapidement. Entre les deux, il existe une zone « grise » dans laquelle il nous est difficile de déterminer qui doit être pénalisé et, par conséquent, nous montrons le pavillon vert.

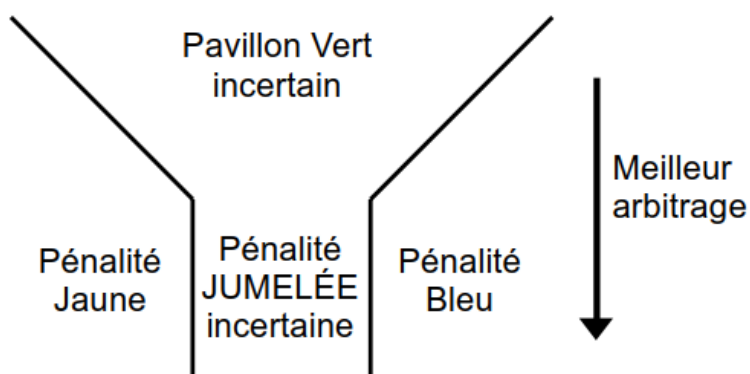


A mesure que l'arbitrage s'améliore, la « zone grise » se réduit progressivement. On peut imaginer qu'un jour il ne sera plus nécessaire d'envoyer le pavillon vert et blanc dans ce type de situation : nous donnerons soit une pénalité au Bleu, soit une pénalité au Jaune.

Dans le même temps, on peut s'attendre à ce que les concurrents améliorent également leur navigation et puissent pousser les manœuvres au plus près de la limite. Avec cette évolution, on se retrouve dans une situation où l'on peut décider de pénaliser Bleu, mais où une modification minime de la manœuvre de l'un ou l'autre bateau conduira à pénaliser Jaune.

On arrive alors au paradoxe suivant : vu de l'extérieur, les pénalités données en match racing semblent de plus en plus aléatoires, à mesure que concurrents et arbitres améliorent leurs compétences. Ce développement va clairement à l'encontre de notre ambition de rendre l'arbitrage plus clair et plus cohérent.

Pour éviter cela, il convient dans certaines situations de pénaliser les deux bateaux, par une pénalité jumelée. De cette manière, nous créons une zone intermédiaire où nous décidons que les deux bateaux ont enfreint une règle. Cette évolution dans notre façon d'arbitrer peut être illustrée ainsi :



Dans une manœuvre de lof similaire à celle illustrée à la figure 2 (section 3.11 du manuel), il peut arriver que nous décidions que le contact résulte à la fois d'un lof trop rapide de Jaune et d'une réaction trop lente de Bleu. Dans une telle situation, envoyer le pavillon vert et blanc peut être mal interprété comme signifiant qu'aucune règle n'a été enfreinte, alors que notre décision est en réalité que les deux bateaux ont enfreint une règle. Nous pouvons communiquer cette décision en envoyant simultanément les pavillons jaune et bleu. En termes de pénalité, cela ne change rien, mais le message adressé aux concurrents est clair : ils se trouvent dans la zone « grise ». Lorsqu'il y a clairement contact entre les bateaux, quelqu'un doit être pénalisé. Si, après avoir appliqué tous les principes généraux de décision de l'arbitrage, les arbitres ne parviennent pas à trancher, ils doivent envisager de pénaliser les deux bateaux.

3.15 Signaler

Tous les signaux effectués, qu'ils proviennent des arbitres, du comité de course ou des concurrents, doivent être clairement visibles.

3.15.1 Signaux de bras

La règle C2.10 impose des signaux de bras pour virer de bord à un obstacle, ainsi que pour répondre à un appel en criant « Virez ». Les arbitres doivent donc s'y attendre.

Pour être valables, ces signaux doivent être effectués par le barreur et être clairs. « Clairs » signifie visibles par les umpires. Si un signal du barreur n'est pas vu, même si la vue des umpires est momentanément masquée par une voile, ils doivent juger comme si aucun signal n'avait été fait. Les umpires ne peuvent pas supposer qu'un signal a été donné.

Noter que pour qu'un bateau utilise la règle 20, il doit être au plus près ou au-dessus et satisfaire les autres conditions de la règle.

Un bateau qui appelle pour obtenir *la place* pour virer alors que les conditions ne sont pas réunies enfreint la règle 20.1. Son adversaire peut réclamer.

L'autre bateau doit néanmoins se conformer à la règle 20.2(b), sauf si les bateaux approchent d'une marque de départ entourée d'eau navigable (préambule de la section C du chapitre 2 des RCV).

3.15.2 Envoi du pavillon Y

Un pavillon Y doit être arboré immédiatement après un incident. Un pavillon arboré plus de 10 secondes après un incident devrait raisonnablement conduire à un pavillon vert et blanc. Les arbitres peuvent accepter qu'un bateau termine une manœuvre immédiate avant d'arborer son pavillon, tant que l'incident reste clairement identifiable. Sur un bateau avec un équipage réduit, les umpires peuvent accorder un peu plus de temps.

Le pavillon doit être clairement arboré, et les arbitres doivent interpréter cette exigence strictement, sans répondre à une tentative ambiguë. Un équipage qui estime qu'une règle a pu être enfreinte doit indiquer clairement qu'il attend une réponse des umpires. Dès que le pavillon a été clairement vu par au moins un arbitre, ceux-ci doivent y répondre, même s'il n'a été arboré que brièvement.

Si un second incident survient avant que les arbitres aient signalé la décision sur le premier, l'équipage doit arborer de nouveau le pavillon Y, ou, s'il le montrent toujours, clairement attirer l'attention des arbitres sur cette seconde réclamation.

Dans ces cas, les arbitres doivent répondre séparément à chaque réclamation : par exemple, un coup de sifflet + pavillon bleu, attendre deux secondes, puis coup de sifflet + pavillon vert et blanc.

Noter qu'il n'est pas exigé que le bateau crie « protest ».

3.15.3 Signaux de l'umpire aile vers les umpires

Quand les radios ne sont pas utilisées, les ailes (et les observateurs embarqués) utilisent des signaux de bras normalisés :

- **Affirmatif** : bras levé verticalement (il y a engagement).
- **Libre** : bras tendu horizontalement (pas d'engagement).
- **Contact** : main tapant le dessus de la tête (contact entre les bateaux ou avec une marque).
- **Situation non claire** : aucun signal. (l'aile n'est pas en mesure de fournir une information précise, par exemple, les bateaux étaient engagés lorsque le bateau au vent a lofé et l'aile n'est pas bien placée pour déterminer si l'engagement a été rompu.)

Les ailes doivent s'assurer que les arbitres voient clairement les signaux, sans risque de confusion (par exemple, qu'un bras tendu pour se tenir n'est pas vu comme un signal « Libre »).

Les signaux et fonctions du wing umpire sont développés dans la section 6.

3.15.4 Signaux des umpires aux bateaux

Les signaux de pavillons sont décrits dans l'Annexe C.

Pour une pénalité initiée par les arbitres pour contact avec une marque (règle C2.15), l'équipage peut être informé par un umpire tapant le dessus de sa tête.

Si une pénalité initiée par un umpire est donnée pour propulsion illégale (règle 42), l'équipage peut en être averti par un umpire faisant un geste de « pompe » avec une main se déplaçant verticalement de haut en bas.

3.16 Positionnement des bateaux umpire et aile

Le positionnement du bateau des umpires est décrit plus en détail dans la section 5 de ce manuel, qui couvre des situations spécifiques, tandis que la présente section expose les principes généraux.

La priorité absolue pour le placement du bateau des umpires est d'obtenir la meilleure vue possible d'un incident potentiel. Les concurrents doivent accepter que, parfois, cela crée du remous, des turbulences ou d'autres perturbations pour un bateau. À d'autres moments, lorsque le positionnement n'est pas critique, les umpires doivent s'efforcer de réduire au minimum la gêne causée par leur bateau.

Les umpires doivent garder à l'esprit que, dans la perception des concurrents, cette gêne peut survenir bien avant que les umpires ne le pensent.

Au près

Ne vous positionnez pas par le travers et au vent, de telle sorte que vous devriez vous échapper rapidement si le bateau vire de bord vers vous, ce qui laisserait de l'eau perturbée. Si un bateau est nettement en tête, ne vous placez pas de manière que votre sillage affecte le bateau qui suit.

Au vent arrière

Si vous surveillez un engagement, placez-vous au vent, mais pas trop près au point que votre sillage affecte le bateau qui suit.

Ne vous placez pas directement au vent d'un bateau : cela peut perturber son vent (ou l'équipage peut penser que c'est le cas). Déplacez-vous si la girouette en tête de mât du bateau pointe vers vous.

Aux marques

Faites attention lorsque vous vous trouvez dans les « V interdits » mentionnés dans la section 5 du manuel.

Bruit

Ne suivez pas un bateau trop près dans son sillage, sauf si nécessaire, car le bruit de votre moteur peut les gêner.

Ne laissez pas votre radio au volume maximum si ce n'est pas nécessaire. Par temps calme, gardez une voix suffisamment basse pour qu'elle ne porte pas jusqu'aux bateaux.

Croisements

Ne passez jamais entre les deux bateaux d'un match, sauf éventuellement pendant la phase de pré-départ. Si les techniques de positionnement correctes sont utilisées, vous ne devriez jamais avoir besoin de le faire.

Autres matchs

Ces mêmes principes s'appliquent aux bateaux des autres matchs. Soyez conscient de tous les bateaux. Regardez régulièrement derrière vous pour vérifier que vous ne gênez pas un bateau d'un autre match.

Umpire aile

Assurez-vous que vos ailes respectent également ces principes. Si vous les voyez créer une gêne, signalez-le-leur immédiatement.

Il est recommandé d'observer votre sillage et les vagues que vous créez avant le premier match de la journée. Discutez de son effet à différentes vitesses et dans différentes conditions de mer. Notez particulièrement la distance qu'il parcourt et son effet en eau plate.

3.17 Observateurs à bord des bateaux des umpires

Les bateaux des umpires ne sont pas des bateaux spectateurs et aucune personne supplémentaire ne devrait être à bord si cela inconforte les umpires ne sont pas à l'aise.

Cependant, si les deux umpires sont d'accord, des observateurs peuvent être autorisés à monter à bord, à condition de d'abord leur expliquer qu'il est essentiel qu'ils respectent toutes les instructions données par les umpires.

Les umpires doivent également expliquer qu'en tant qu'observateurs, ils entendront des conversations privées entre les umpires et que ce qu'ils entendent doit rester confidentiel.

Il est fortement recommandé de permettre aux umpires stagiaires d'aller sur l'eau comme observateurs avec des umpires expérimentés. Les sponsors de la compétition apprécieront souvent aussi l'occasion d'embarquer sur un bateau umpire.

Les médias peuvent également demander à venir à bord des bateaux des umpires. Cela offre la vue la plus spectaculaire sur la régata et arrive assez fréquemment lors des épreuves majeures.

Les umpires ne doivent pas accepter d'observateurs à bord lorsque le poids supplémentaire nuit à la manœuvrabilité du bateau.

3.18 Réclamations avec pavillon rouge

Si un bateau termine un match en arborant un pavillon rouge, les umpires doivent demander la nature de la réclamation. Ce n'est pas le moment de recueillir des témoignages. Les umpires transmettent l'information au Chief Umpire (ou au président du jury) qui décidera qui instruira la réclamation, ainsi que le lieu et le moment de l'instruction. Les bateaux concernés doivent ensuite être informés.

Lors des compétitions majeures, il est courant que le Chief Umpire demande à l'umpire 1 de présider le jury afin d'accélérer la procédure. L'umpire 1 peut alors commencer à vérifier si la réclamation ou la demande est recevable, puis immédiatement ouvrir l'instruction si nécessaire. Cela peut se produire alors que les derniers matches du flight sont encore en cours.

Si le pavillon rouge concerne une demande de réparation liée à des circonstances apparues pendant qu'il effectuait le parcours ou dans la zone d'arrivée, le pavillon doit être arboré dès que possible après que le bateau en a eu connaissance, et au plus tard deux minutes après avoir fini ou abandonné.

Qu'une réclamation ou demande soit fondée ou non, le skipper qui demande une instruction y a toujours droit. Si elle est non recevable ou sans substance, l'instruction sera courte, mais elle ne peut jamais être refusée.

Les instructions peuvent avoir lieu à bord d'un bateau adapté, qui peut être un bateau spectateur, un bateau du comité de course ou un bateau umpire. Elles peuvent aussi se tenir en « radeau » en rassemblant plusieurs bateaux umpires ou même les bateaux concernés, bien que cela implique souvent que des personnes écoutent les échanges. Les discussions par radio doivent être évitées.

Si un des bateaux d'un match demande réparation pour des questions de procédure (par exemple un rappel tardif) ou pour des conditions sur l'eau, il est important d'inclure systematiquement l'autre skipper comme partie dans l'instruction.

Grâce aux procédures simplifiées prévues par l'Annexe C, une décision rapide peut être rendue sur l'eau ou à terre.

Si une instruction sur l'eau risque de retarder fortement le programme, il peut être préférable de la reporter après le dernier flight de la journée.

Un report présente parfois un autre avantage : si d'autres flights sont courus avant l'instruction, il se peut que le résultat général ne soit plus affecté quelle que soit la décision (une victoire ne ferait pas monter un concurrent au classement, ou une perte ne le ferait pas descendre).

Comme il est possible qu'une réclamation avec pavillon rouge survienne dans le dernier match du dernier flight de la journée, le Chief Umpire peut demander aux umpires de rester sur l'eau jusqu'à la fin.

3.19 Affectations des paires d'umpires

Constituer les paires d'umpires qui officieront sur l'eau est une tâche essentielle lors d'une compétition de match racing. Le défi consiste à proposer la combinaison d'équipe la plus performante possible avec les umpires présents. Il est facile d'associer les deux umpires les plus compétents et expérimentés pour former une paire solide. Mais la question est alors de savoir ce qu'il advient du reste de l'équipe. Un bon ensemble d'associations d'umpires pour une compétition doit tenir compte des facteurs suivants :

- Différences de niveau d'expérience / compétence
- Sentiment d'être valorisé
- Amélioration de la cohérence des décisions
- Développement et évaluation des nouveaux umpires
- Conflits d'intérêts
- Relations personnelles

Lorsque l'on doit constituer les paires d'umpires, il est très pertinent de se concentrer sur la compétence des différents umpires. Notre objectif doit toujours être d'associer les umpires de manière à offrir le meilleur service possible aux concurrents. Cependant, cela ne sera probablement pas le cas si l'on se focalise uniquement sur la compétence. Il faut également tenir compte des autres facteurs mentionnés plus haut.

Le sentiment d'être valorisé est important. Les défis sont nécessaires pour développer sa compétence. Une tâche trop facile n'est donc pas souhaitable. Par exemple, la plupart des umpires seraient probablement déçus si on leur demandait d'être aile ou observateurs pendant toute une compétition. A l'inverse, les défis doivent rester réalistes.

La configuration habituelle des associations d'umpires repose sur une forme de rotation. Au cours d'une compétition, ou d'une partie de celle-ci, chaque umpire « tourne », de sorte que tous travaillent avec la plupart des autres. La rotation est bénéfique pour plusieurs raisons. Tout d'abord, elle renforce la cohérence : si deux umpires travaillent ensemble tout le temps, ils peuvent développer leurs propres interprétations.

Ensuite, la rotation permet aux moins expérimentés d'apprendre aux côtés des plus expérimentés. Si le groupe présente des niveaux d'expérience très variés, le développement des umpires devient un facteur essentiel. Enfin, l'évaluation des umpires est importante, à la fois pour la compétition et pour leur progression personnelle. Lorsqu'un umpire travaille avec plusieurs autres, l'évaluation de sa compétence est plus riche.

Il peut être nécessaire d'éviter certaines combinaisons entre umpires et concurrents. Une raison fréquente est un conflit d'intérêts lié à la nationalité, à une dépendance financière ou à une relation similaire. Il existe également des situations où certains umpires souhaitent éviter d'arbitrer des matchs impliquant un compétiteur particulier. Il est très souhaitable que ces questions de conflit soient discutées avec le Chief Umpire. L'idée est que, avant d'établir les paires, chaque compétition doit définir comment gérer les conflits d'intérêts potentiels ou avérés.

On pourrait aussi soutenir que certaines combinaisons d'umpires devraient être évitées, par exemple en raison de relations personnelles difficiles, mais cela ne doit pas être retenu comme critère pertinent. La capacité à travailler avec n'importe quel collègue, en faisant abstraction des relations personnelles, est une qualité essentielle chez un bon umpire.

Il appartient au Chief Umpire d'associer les umpires et d'attribuer les bateaux, les pilotes et les ailes. Un bon système consiste à établir des feuilles d'« affectations des paires d'umpires » et à les distribuer à l'équipe. Le Chief Umpire peut décider de déléguer cette tâche. Une rotation par jour est recommandée. Quelques exemples d'associations sont fournis dans la section 9 de ce manuel.

3.20 Tâches à terre

Afin d'assurer le bon déroulement de la compétition, il est recommandé que le Chief Umpire attribue des tâches spécifiques à terre aux umpires. Cela se fait généralement lors du premier briefing de l'équipe d'umpires, ou parfois même avant l'épreuve, par courriel.

Chaque compétition peut fonctionner différemment, mais voici un exemple où deux umpires sont responsables de l'ensemble des tâches de la liste qu'ils se répartissent entre eux :

- Vérifier le tableau d'affichage
- Mettre à bord les pavillons d'umpire et les pavillons d'identification
- Vérifier que le bateau a du carburant
- Récupérer la radio et en vérifier le fonctionnement
- S'assurer que les repas et les boissons sont embarqués
- Arrimer votre pavillon d'identification
- Décider qui utilisera la radio
- Décider qui pilotera le bateau ou dirigera le pilote
- S'assurer que les signaux sonores et les signaux par pavillon sont correctement effectués depuis votre bateau
- S'assurer que les changements d'équipage sur l'eau se déroulent rapidement
- Au retour, ranger le pavillon d'identification et aider le pilote à amarrer le bateau, nettoyer et enlever les déchets
- Vérifier que le bateau aura suffisamment de carburant pour le lendemain
- Rendre la radio et s'assurer qu'elle est mise en charge
- S'assurer que les formulaires de rapport sont remplis si nécessaire
- Être ponctuel au débriefing après les régates

Certains Chief Umpires préfèrent établir une liste où les tâches à terre sont réparties équitablement entre tous les umpires.

3.21 Formulaires de rapport d'incident

Lors de certaines compétitions, le Chief Umpire peut demander aux umpires de remplir un formulaire de rapport d'incident pour chaque incident avec pavillon Y ou pour les incidents présentant un intérêt général. Ces formulaires sont utiles pour les discussions ultérieures et pour l'analyse statistique. Ils permettent d'identifier les règles et situations qui posent le plus de problèmes ou encore les domaines dans lesquels certains concurrents ou umpires rencontrent des difficultés avec une règle.

Rédiger des rapports d'incidents après les régates peut être très utile pour la formation. Une compétition comme la coupe de l'America utilise des formulaires de rapport d'incident basés sur des schémas provenant de « Tactical Sailing Situations » (TSS) ou de « Boat Scenario », deux logiciels de création de diagrammes.

Les formulaires de rapport d'incident peuvent varier dans leur présentation et deux exemples figurent dans la section 9 de ce manuel.

3.22 Expliquer les décisions aux concurrents

Les umpires doivent être disposés et disponibles pour expliquer leurs décisions aux concurrents. Les moments propices pour ces explications peuvent être :

- Lors de la réunion de débriefing après les courses.

Les concurrents doivent être informés de l'heure et du lieu de ces réunions et être invités à y assister pour entendre les explications.

- A terre après les courses, par exemple sur le ponton ou au bar.
- Sur l'eau à la fin du match.

Les umpires doivent garder à l'esprit que les émotions peuvent être vives à la fin d'un match, et qu'il peut être préférable d'attendre quelques minutes avant de discuter avec l'équipage. Parfois, il sera plus approprié de dire au skipper : « Voyez-nous à terre » À noter que lorsque les équipiers appellent les umpires, ceux-ci doivent toujours vérifier la raison de cet appel : il peut s'agir d'autre chose qu'une demande d'explication, par exemple un membre d'équipage blessé.

Les explications doivent se limiter à la raison de la décision, par exemple : « Nous avons estimé que vous n'aviez pas besoin de modifier votre route pour éviter le bateau tribord. » Toute discussion rationnelle sur les règles applicables et les questions du type « et si ? » peut être traitée, mais les umpires ne doivent en aucun cas entrer dans un débat sur les faits.

Donner les raisons des décisions favorise de bonnes relations entre umpires et concurrents, mais tout affrontement direct sur la justesse d'un appel nuirait à ces relations.

Les discussions informelles entre concurrents et umpires constituent un bon moyen de faire progresser le match racing, car chacune des parties a souvent quelque chose à apprendre de l'autre. Il est tout aussi important de respecter le point de vue de l'autre partie.

3.23 Communications individuelles avec les concurrents ou les conseillers en règles

Il est important que les umpires ne donnent pas l'impression d'être trop proches de certains concurrents en passant trop de temps avec un skipper, un équipage particulier, un coach ou un conseiller en règles. Une façon évidente d'éviter cela est de veiller à être en présence d'autres personnes lors des échanges avec les concurrents.

Il est également essentiel de préciser aux concurrents que vous donnez votre opinion, et non nécessairement celle de l'ensemble de l'équipe d'umpires. Si vous n'êtes pas sûr de la réponse que vous apportez, étudiez la question avec le reste de l'équipe ou invitez le concurrent à l'aborder lors de la prochaine séance de débriefing.

Si, à la suite de discussions ultérieures, vous réalisez que vous avez pu donner une interprétation erronée ou ambiguë, vous devriez retourner voir le concurrent pour corriger votre réponse et éviter tout malentendu.

3.24 Expliquer les décisions au public

Selon la politique définie par l'équipe des umpires, ceux-ci devraient être disposés à expliquer aux représentants des médias les raisons de toute décision, tout en évitant toute controverse.

Il arrive que les umpires soient invités à expliquer leurs décisions à la radio pendant le match. Si le Chief Umpire accepte ce principe, il est essentiel que ces explications soient différées jusqu'à ce que les bateaux se soient écartés et qu'il y ait une pause dans l'arbitrage. L'arbitrage doit rester la priorité absolue et il ne doit y avoir aucune interruption de la concentration lorsqu'un umpire effectue une transmission radio ou réfléchit à ce qu'il va dire.

Il est toutefois dans l'intérêt du sport que les commentateurs puissent donner au public des informations exactes. Il arrive aussi que les médias aient déjà fourni une interprétation erronée d'une décision avant que les umpires ne reviennent à terre et puissent clarifier leurs décisions.

3.25 Conférences de presse et entretiens individuels avec la presse

Habituellement, seul le Chief Umpire est invité à participer à la conférence de presse, mais il arrive qu'un umpire impliqué dans un incident particulier soit également sollicité. Les concurrents utilisent parfois ces séances pour critiquer une décision qui ne leur a pas été favorable.

Il est important de ne pas entrer dans une discussion avec un compétiteur devant d'autres personnes. Il est préférable de se limiter à des commentaires généraux sur la journée de course. Veillez à écouter les questions et à y répondre de manière raisonnable. Ne vous laissez jamais entraîner dans l'énervement.

Les médias cherchent de plus en plus à obtenir des informations directement auprès des umpires. En général, ces interviews sont gérées par le Chief Umpire et, si la presse sollicite un membre de l'équipe pour un commentaire sur un incident, il est préférable de renvoyer la demande vers le Chief Umpire. Veillez à ne faire aucun commentaire critique à l'égard des concurrents ou des umpires, car ces propos seront presque certainement publiés et pourraient entraîner des problèmes ultérieurs.

MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

SECTION 4 **SCENARIOS D'ARBITRAGE**

4 Scénarios d'arbitrage

Un certain nombre de situations courantes dans lesquelles un umpire doit exercer son jugement sont abordées dans cette section. Beaucoup plus de scénarios sont traités dans le Call Book Match Race, et les umpires doivent étudier le Call Book en détail afin de n'avoir aucune hésitation à prendre la décision appropriée dans ces circonstances.

4.1 Position au signal préparatoire, premier croisement

La règle C4.1 exige que la coque d'un bateau soit entièrement à l'extérieur de son extrémité désignée de la ligne de départ au signal préparatoire.

Seuls les umpires peuvent initier une pénalité lorsqu'un bateau enfreint cette règle (ni l'autre bateau, ni le comité de course). Il incombe aux umpires de vérifier ce point et d'agir selon la règle C8.2 lorsque c'est nécessaire. Il est difficile de viser avec précision une ligne perpendiculaire à la ligne de départ, donc à moins que les umpires puissent voir clairement la coque d'un bateau franchissant cette ligne trop tôt et décider que la règle a été enfreinte, ils ne doivent pas pénaliser de bateau.

Le bateau des umpires doit être positionné sous l'extrémité bâbord de la ligne de départ lorsque les bateaux entrent, et l'aile sera positionnée au vent du bateau comité. Sans aile dédiée, les autres umpires couvriront mutuellement cette position, ne laissant que le dernier match sans aile. Lorsque le comité de course de la compétition est également la marque de départ, il peut accepter de vérifier la perpendiculaire pour le dernier match sur demande. Le comité de course informera alors les umpires de toute entrée anticipée et les umpires signaleront une pénalité au bateau entré trop tôt.

Une fiche séparée avec sept scénarios de premier croisement est jointe à la fin de la section 5 de ce manuel. La fiche inclut le meilleur positionnement des umpires pour chaque scénario.

4.2 Entrée dans la zone de pré-départ

Dans les deux minutes suivant le signal préparatoire, le comité de course surveillera les coques des bateaux lorsqu'ils franchissent pour la première fois la ligne de départ depuis le côté parcours vers le côté pré-départ pour dégager complètement la ligne de départ (règle C4.2).

Si la coque d'un bateau n'a pas franchi et dégagé correctement la ligne de départ dans les temps, le comité de course fera un signal sonore et enverra un pavillon bleu ou jaune, voire les deux. Les umpires doivent alors pénaliser le ou les bateaux selon la règle C8.2.

4.3 Au plus près, en particulier après avoir viré de bord

Tout au long du match, les umpires devront décider de la route au plus près. Comme il s'agit d'un jugement subjectif, les umpires doivent observer les bateaux virer de bord et naviguer au plus près, puis discuter et se mettre d'accord sur cette route avant même le début du match.

Avant le signal de départ, déterminer la route au plus près ne sera nécessaire que lorsqu'un ou les deux bateaux virent de bord, car à ce moment les droits et obligations changent.

Enfin, un bateau effectuant une pénalité en faisant route vers une marque au vent termine sa pénalité et retrouve ses droits au moment précis où il atteint une route au plus près. À ce moment précis, les umpires doivent donner un bref signal sonore pour indiquer que le bateau a terminé sa pénalité et que les droits et obligations peuvent avoir changé (règle C5.5). Les umpires doivent également retirer un pavillon/forme de pénalité.

4.4 Virer de bord et empanner

La règle C2.6 a pour effet de réintroduire la définition d'empanner dans le livre de règles pour le match racing. Un bateau doit se maintenir à l'écart depuis le moment où la bordure de grand-voile traverse l'axe du bateau jusqu'au moment où la voile est pleine ou lorsqu'il n'est plus en route au portant.

Les manœuvres de pré-départ, tout comme la navigation au portant, peuvent impliquer de nombreux empannages. Avec cette règle, le bateau qui empanne a besoin de beaucoup plus de place pour pouvoir empanner pendant le pré-départ et les barreaux utilisent différentes techniques pour aider la grand-voile à se remplir le plus rapidement possible après un empannage. Les umpires doivent être convaincus que la voile est pleine ou que le bateau n'est plus sur une route au portant avant qu'il récupère ses droits. Il est cependant possible qu'une voile soit pleine même si la latte supérieure est encore inversée. Comme les droits et obligations changent dans ces scénarios, des appels instantanés sont essentiels (voir section 3.12 de ce manuel). Vous pouvez également lire le Call Book Match Race pour des exemples.

La règle C2.6 traite aussi des droits et obligations entre deux bateaux simultanément soumis à la règle 13. Celui qui est sur le côté bâbord de l'autre doit se maintenir à l'écart. Cela s'applique aux bateaux engagés lorsqu'ils virent de bord ou empannent. S'ils ne sont pas engagés, celui qui est derrière doit se maintenir à l'écart.

4.5 Bout au vent

Il n'est pas prudent que les umpires tentent d'être trop stricts dans leur jugement du bout au vent, car ils peuvent recevoir de fausses indications, telles que :

- Les voiles d'avant peuvent faseyer avant qu'un bateau soit réellement bout au vent
- Les girouettes en tête de mât sont influencées par le roulis du mât
- L'équipage peut faire rouler le bateau avant d'atteindre la position bout au vent
- La direction des vagues et celle du vent peuvent ne pas être parallèles

A moins que les umpires n'en soient absolument sûrs, ils doivent considérer que le bateau n'a pas dépassé la position bout au vent (règle C2.5 « dernier point de certitude »).

4.6 Place pour se maintenir à l'écart

Le lof avant le départ est toujours permis lorsqu'il y a suffisamment de place pour que le bateau au vent réponde. Même un lof rapide du bateau sous le vent reste dans les règles, tant que le bateau au vent peut éviter le bateau sous le vent en manœuvrant promptement en bon marin.

Comme « initialement » intervient aussi dans la règle 15, cela devient une considération fréquente dans le pré-départ. Les umpires doivent donc définir précisément la durée de « initialement » et son moment de fin. Cela peut être un sujet de la première réunion des umpires.

Typiquement, lorsqu'ils approchent de la ligne pour prendre le départ, le bateau derrière tente d'obtenir un engagement sous le vent. Si cet engagement est établi trop près du bateau au vent, le bateau sous le vent ne donne pas au bateau au vent la place pour se maintenir à l'écart (règle 15 et possiblement règle 16). Si le bateau qui établit l'engagement abat immédiatement pour donner la place requise, aucune règle n'est enfreinte et, en cas de réclamation, les umpires doivent arborer le pavillon vert et blanc.

4.7 Queue de poisson (Fish-tail)

Le fish-tail est une manœuvre courante pendant le pré-départ. Un bateau en route libre devant effectue un fish-tail lorsqu'il abat et crée ainsi un engagement au vent du bateau qui était en route libre derrière. La règle 15 ne s'applique pas, puisque le nouveau bateau sous le vent a acquis la priorité du fait des actions de l'autre bateau.

Il en résulte que le bateau sous le vent n'a pas à donner au bateau au vent la place pour se maintenir à l'écart lorsque l'engagement se crée. Les umpires doivent observer si l'engagement est établi parce que le bateau en route libre devant abat, parce que le bateau en route libre derrière arrive avec une vitesse plus élevée ou par une combinaison des deux. La situation est traitée dans MR Call B4.

4.8 Approcher des marques de départ

Lorsque les bateaux approchent pour prendre le départ, les règles de la Section C « Aux marques et obstacles » ne s'appliquent pas à une marque de départ ni à sa ligne de mouillage, lorsque celles-ci sont entourées d'eau navigable. Les umpires doivent s'accorder sur le moment où cette approche commence. La décision MR C1 donne une ligne directrice à ce sujet.

4.9 Virements rapprochés

Dès qu'un bateau vire de bord à proximité d'un autre, l'umpire doit annoncer le moment précis où son bateau dépasse la position bout au vent (change de bord), ainsi que le moment où il est au plus près. Toute modification de route par l'autre bateau doit être annoncée par l'autre umpire, en indiquant si cette modification était ou non nécessaire pour se maintenir à l'écart.

4.10 Slam-dunk

Un slam-dunk se produit lorsque deux bateaux au plus près sur des bords opposés se croisent et que le bateau en avance vire rapidement dès qu'il a croisé son adversaire. Le bateau qui vire se retrouve au vent, avec ou sans engagement. Si l'engagement commence alors que le bateau au vent doit se maintenir à l'écart selon la règle 13, la manœuvre est très risquée et il est plus courant que le bateau vire plus tôt ou laisse une distance après le croisement, avant de virer.

Lors d'un slam-dunk, les umpires doivent observer attentivement tout changement de route du bateau sous le vent pendant que l'autre bateau vire, et juste après. Si un bateau tribord effectue un slam-dunk et que l'engagement est établi avant la fin du virement, le bateau bâbord n'est pas limité par la règle 15 (Acquérir une priorité), mais reste limité par la règle 16 (Modifier sa route) s'il lofe.

4.11 Dial down

Lorsque le système de pénalité différée a été introduit, le dial down est devenu assez courant. Un dial down se produit lorsque, dans une situation de croisement, le bateau tribord, au lieu de croiser ou de virer de bord, chasse le bateau bâbord, parfois jusqu'à ce que tous deux empannent. Pour mettre fin à cette manœuvre, la règle C2.7 indique que lorsque des bateaux sur des bords opposés font route vers une marque située à leur vent, si le bateau tribord abat vers une route qui est à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel et qui est sous sa route normale et que, par conséquent, le bateau bâbord doit modifier immédiatement sa route pour se maintenir à l'écart, alors le bateau tribord enfreint la règle 16.2.

Les dial downs sont encore utilisés, mais le bateau tribord n'abat généralement que vers une route inférieure à quatre-vingt-dix degrés du vent réel. Les umpires doivent être particulièrement attentifs à cette manœuvre lorsque les bateaux approchent de la marque au vent. Ce que le bateau tribord cherche souvent à obtenir, c'est que le bateau bâbord vire de bord pour s'écarter.

Le bateau bâbord, cependant, essaie généralement d'abattre sous le bateau tribord, et les umpires doivent juger si le bateau tribord a effectivement fermé cette porte à l'autre bateau.

Noter : si le bateau tribord abat à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel tout en restant à distance, de sorte que l'autre bateau n'a pas à modifier immédiatement sa route du fait de cette abattée, puis maintient sa route au vent arrière, cette décision ne s'applique pas.

Si un bateau tribord ayant une pénalité en suspens effectue un dial down complet et termine en empannant, il sera en train d'effectuer sa pénalité, car tout empannage sur un bord menant à une marque au vent doit être jugé comme l'exécution d'une pénalité (règle C7.4(a)). Les umpires doivent signaler (et enlever le pavillon/la forme) dès que le bateau atteint une route au plus près bâbord amures.

L'autre bateau peut réclamer pour une infraction à la règle C2.7 et/ou à la règle 21.2, mais les umpires ne peuvent pas donner une pénalité à leur initiative.

Si, après une réclamation, les umpires décident que le bateau tribord a enfreint la règle C2.7 et/ou la règle 21.2 dans cette manœuvre, ou qu'il force le bateau bâbord à effectuer un « tour complet », alors, en plus de la pénalité pour l'infraction, une pénalité initiée par les umpires selon la règle C8.3(b) peut être appropriée.

Tout dial down est une manœuvre à haut risque, où tout contact peut causer des dommages. Les umpires doivent décider si le bateau tribord donnait au bateau bâbord la place pour se maintenir à l'écart tout au long de la manœuvre, et si le bateau bâbord se maintenait à l'écart à tout moment.

4.12 Engagements

Une attention particulière doit être portée aux engagements, car ils sont difficiles à juger depuis l'arrière, et pourtant ils jouent un rôle important dans l'évolution des obligations, aussi bien pendant la période de pré-départ que sur le parcours.

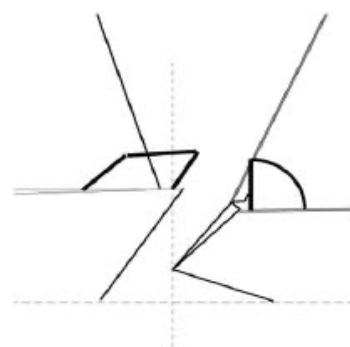
Une attention particulière doit être donnée aux balcons avant qui dépassent, aux safrans montés sur le tableau arrière et à la position normale d'un spinnaker établi.

Noter que les pavillons pendants à l'arrière ne comptent pas pour déterminer un engagement (ou un contact). Voir le call MR L4.

Engagement « technique (Technical) »

Un engagement est « technique » si le bateau sous le vent peut lofer et s'écarter du bateau au vent. Cela se produit parfois lorsqu'un engagement est établi de très près.

Le bateau au vent se maintient à l'écart, car le bateau sous le vent peut à la fois lofer et abattre sans provoquer immédiatement de contact. Cependant, si le bateau au vent ne commence pas à reprendre de la distance par rapport au bateau sous le vent, la « protection » initiale de la règle 15 disparaît. Si, un peu plus tard, le bateau sous le vent avance, sans modifier sa route, le bateau au vent peut se retrouver dans une position où il ne se maintient plus à l'écart.



4.13 Marques ; Place à la marque

4.13.1 Commentaires généraux

La place donnée et prise à une marque doit être observée très attentivement. La place à la marque peut devoir inclure suffisamment d'espace pour permettre une descente de spinnaker tardive et les umpires peuvent considérer à juste titre qu'un bateau à l'intérieur qui parvient à peine à passer entre la marque et son adversaire sans contact (peut-être par simple chance) n'a pas reçu la place nécessaire pour suivre sa route normale pour contourner ou passer la marque.

Pour améliorer la cohérence, les umpires peuvent discuter du sujet avant chaque journée de compétition, car le vent et l'état de la mer influencent ce qui constitue une « place à la marque » adéquate.

4.13.2 Place à la marque

La définition de place à la marque pour le match racing a été modifiée par la règle C2.2 :

Un bateau ayant droit à la place à la marque doit recevoir la place nécessaire pour suivre sa route normale pour contourner ou passer la marque et la place pour passer une marque d'arrivée après avoir fini.

La place à la marque inclut la place pour changer de bord.

Quand un bateau a droit à la place à la marque, il n'est pas limité à suivre sa route normale ; cependant, s'il ne reste pas dans la place à la marque à laquelle il a droit, il ne sera pas exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint une règle de la section A du chapitre 2, les règles 15, 16 ou 31.

4.13.3 Quand la règle 18 s'applique

La règle 18 s'applique entre des bateaux lorsqu'ils doivent laisser une marque du même côté et qu'au moins l'un d'eux est dans la zone. Cependant, elle ne s'applique pas entre un bateau approchant une marque et un bateau la quittant, ni lorsque le bateau ayant droit à la place à la marque est sur le bord suivant et que la marque est derrière lui.

Ainsi, la règle 18 s'applique toujours entre des bateaux engagés à une marque au vent, même lorsqu'ils sont sur des bords opposés. (Voir la dernière phrase de la définition Route libre derrière et route libre devant ; engagement) Chaque fois qu'un bateau ayant droit à la place à la marque doit changer de bord pour contourner ou passer la marque selon sa route normale, ce virement ou cet empannage fait partie de la place à la marque, et ce même lorsque le bateau doit changer de bord plus d'une fois. La règle de la place à la marque est identique à une marque au vent et à une marque sous le vent, et la seule limite dans la règle elle-même est qu'elle ne s'applique pas entre un bateau qui approche une marque et un bateau qui la quitte, ou lorsque la marque est derrière le bateau ayant droit à la place à la marque et qu'il est sur le bord suivant.

D'autres limites sont qu'elle ne s'applique pas à une marque de départ entourée d'eau navigable ou à sa ligne de mouillage, lorsque les bateaux approchent pour prendre le départ. En outre, si la marque est une obstruction continue, la règle 19 s'applique toujours et la règle 18 ne s'applique pas.

4.13.4 Donner la place à la marque 18.2(a)

La règle 18.2(a) a été simplifiée afin que la place à la marque s'applique lorsque le premier bateau entre dans la zone. À ce moment-là, les umpires doivent décider si les bateaux étaient engagés ou non.

S'ils sont engagés, le bateau à l'intérieur a droit à la place à la marque ; s'ils ne sont pas engagés, le premier bateau à entrer dans la zone (même s'il est en route libre derrière l'autre bateau) a droit à la place à la marque.

4.13.5 Règle 18.2(b)

La règle 18.2(b) indique qu'un bateau ayant droit à la place à la marque perd ce droit lorsqu'il quitte la zone.

Quelle que soit la route qu'un bateau suit dans la zone ou le nombre de virements ou d'empannages qu'il effectue, il conserve son droit tant qu'il reste dans la zone. Mais s'il ne navigue pas dans la place à la marque à laquelle il a droit, il ne peut pas être exonéré par la règle 43.1(b) s'il enfreint une règle de la Section A du chapitre 2 ou les règles 15, 16 ou 31.

Même si le droit à la place à la marque cesse lorsque le bateau quitte la zone, il peut redevenir pertinent plus tard. Si seul le bateau ayant droit à la place à la marque quitte la zone et que l'autre bateau reste

dans la zone, le bateau restant dans la zone sera considéré comme entrant le premier et aura droit à la place à la marque (voir MR Call E9 et E10). Si les deux quittent la zone, cela dépendra de la relation entre les bateaux au moment où le premier d'entre eux rentre à nouveau dans la zone.

4.13.6 Règle 18.2(c)

Si un bateau a obtenu un engagement à l'intérieur et que le bateau à l'extérieur est dans l'incapacité de donner la place à la marque depuis le moment où l'engagement a commencé, le bateau à l'extérieur n'est pas tenu de la donner.

4.13.7 Règle 18.3 Virer de bord ou empanner

Cette règle s'applique uniquement lorsque les bateaux sont engagés. Cependant, si dans un premier temps, un bateau entre dans la zone en route libre devant, et que plus tard les deux bateaux deviennent engagés, la règle 18.3 devient applicable si le bateau intérieur (qui était en route libre devant) demeure prioritaire et doit changer de bord pour suivre sa route normale (voir MR Call J1). **Noter** que cette règle ne s'applique pas à une porte ni à une marque d'arrivée.

Si le bateau ayant droit à la place à la marque enfreint la règle 18.3 en naviguant plus loin de la marque que nécessaire pour changer de bord afin de suivre sa route normale, mais que cela n'affecte pas la route d'un autre bateau, il est exonéré de cette infraction.

Noter également qu'à une marque au vent, un bateau à l'intérieur sous le vent n'est pas obligé d'abattre pour contourner la marque, et peut lofer l'autre bateau pendant et après le contournement, tant qu'il n'enfreint aucune autre règle en le faisant (voir MR Call E4).

4.13.8 Règle 43 Exonération

Parce que les règles de la section C ne prévalent pas sur les autres règles du chapitre 2, il aurait été difficile pour un bateau à l'intérieur tenu de se maintenir à l'écart d'atteindre une marque et de la contourner, ou d'obtenir de la place à un obstacle. La règle 43.1(b) prévoit donc une exonération pour les infractions aux règles du chapitre 2, section A, 15, 16 ou 31 lorsqu'un bateau navigue dans la place ou la place à la marque à laquelle il a droit. La règle 43.1(c) exonère également un bateau prioritaire et/ou un bateau ayant droit à de la place ou à de la place à la marque pour une infraction à la règle 14 qui n'entraîne ni dommage ni blessure.

4.14 Toucher une marque

Les umpires doivent surveiller tout contact avec une marque, car un autre bateau ne peut pas réclamer pour ces infractions. Toutefois, cela n'a pas toujours la priorité lorsque les bateaux sont proches. Si un bateau réclame et que les umpires n'ont rien vu eux-mêmes, ils doivent arborer le pavillon vert et blanc en réponse. Cependant, si les umpires voient l'équipage ou une partie quelconque de la coque du bateau toucher la marque, ils doivent pénaliser, et s'il y avait un pavillon Y pour le même incident, ils peuvent ignorer ce pavillon Y du compétiteur. Voir règle C6.5(a)(2).

Avant que les umpires agissent selon la règle C8.2, il ne doit y avoir aucun doute sur le fait que la marque a été touchée, car le mouvement de la marque provoqué par une vague d'étrave peut donner l'impression d'un contact. Un contact entre une marque et une voile, la bôme ou une écoute n'enfreint pas la règle C2.15.

Noter que si n'importe quelle partie d'un bateau, équipage inclus, touche un bateau du comité de course qui est également une marque, il enfreint la règle C2.15.

Si le bateau qui a touché la marque a obtenu une position de contrôle, les umpires peuvent infliger une pénalité rouge.

4.15 Passer des obstacles

La règle 19 s'applique lorsque les bateaux se trouvent à un obstacle. Toutefois, si l'obstacle est également une marque que les bateaux doivent laisser du même côté et qu'il ne s'agit pas d'un obstacle continu, alors la règle 18 s'applique. Concernant le bateau du comité de course, avant que l'un des bateaux ne l'approche depuis le côté pré-départ de la ligne pour prendre le départ, il n'a pas de côté requis (définition « effectuer le parcours ») ; par conséquent la règle 19 s'applique jusqu'à ce moment. Une fois que les bateaux l'approchent pour prendre le départ et jusqu'à ce qu'ils l'aient laissé derrière eux, les règles 18, 19 et 20 ne s'appliquent pas (Préambule de la section C).

4.15.1 Définition d'un obstacle

Un objet est un obstacle en fonction de sa taille comparée à celle des bateaux en course. Une zone, telle qu'une zone définie par des bouées d'exclusion, peut être un obstacle si les instructions de course précisent qu'il s'agit d'un « obstacle ». Les umpires et les compétiteurs doivent être clairs avant le début des courses concernant le statut des petits bateaux, autres objets ou zones interdites dans la zone de course.

4.15.2 Règle 19.1

La règle 19 commence à s'appliquer entre deux bateaux lorsqu'ils sont à un obstacle. Il n'y a pas de « zone » autour d'un obstacle. Les bateaux sont à un obstacle lorsque l'un d'eux atteint le point où il doit s'engager à passer d'un côté ou de l'autre de l'obstacle. Une fois que les bateaux ne sont plus à l'obstacle, la règle 19 cesse de s'appliquer.

4.15.3 Règles 19.2(a) et 19.2(b)

La règle 19.2(a) rappelle que le bateau prioritaire peut choisir de quel côté il passera l'obstacle. Cependant, si le bateau prioritaire modifie sa route lorsqu'il choisit de quel côté passer, il doit donner à l'autre bateau la place pour se maintenir à l'écart.

Lorsque les bateaux sont engagés et que le bateau prioritaire choisit de passer du côté qui fait de lui le bateau à l'extérieur, la règle 19.2(b) exige qu'il donne au bateau à l'intérieur, qui doit se maintenir à l'écart, la place entre lui et l'obstacle. Si le bateau à l'extérieur est également le bateau qui doit se maintenir à l'écart, il doit à la fois donner la place et se maintenir à l'écart. Voir aussi les règles 43.1(b) et (c).

Le critère permettant de déterminer si un bateau en route libre derrière peut établir un engagement à l'intérieur et obtenir le droit à la place selon la règle 19.2(b) est de savoir si le bateau en route libre devant est capable de donner cette place à partir du moment où l'engagement commence. Cela est généralement assez évident lorsqu'on observe la situation.

Notez que si les bateaux ne sont pas engagés lorsqu'ils naviguent près de l'obstacle, la règle 19 n'offre aucune « protection » à un bateau en route libre devant qui est soumis aux règles 10 ou 13.

4.16 Place aux obstacles continus

Si un bateau en route libre derrière, qui doit se maintenir à l'écart, établit un engagement entre un bateau en route libre devant et un obstacle continu, tel qu'un haut-fond, des rochers, un mur de quai ou une zone interdite, les umpires peuvent être amenés à déterminer s'il y avait de la place pour passer entre eux au moment où l'engagement a commencé (règle 19.2(c)).

La place à un obstacle continu est souvent liée à la profondeur d'eau, information que les umpires ne possèdent pas nécessairement, sauf s'ils connaissent bien le rivage concerné. Les umpires devraient considérer que le bateau devant, pour des raisons tactiques, navigue probablement déjà aussi près de l'obstacle qu'il le juge possible ; dans ce cas, si un bateau derrière devant se maintenir à l'écart établit

un engagement, il n'a pas droit à de la place et doit se maintenir à l'écart. Notez que, dans ce cas, les règles 10 et 11 ne s'appliquent pas, et que le bateau qui doit se maintenir à l'écart et qui a établi l'engagement demeure le bateau qui doit se maintenir à l'écart tant que les bateaux restent engagés.

Un bateau prioritaire peut toujours établir un engagement entre un bateau non prioritaire et un obstacle continu. Le bateau qui n'est pas prioritaire doit simplement se maintenir à l'écart.

Note: la règle 19.2(c) ne s'applique pas si le bateau derrière est prioritaire. De plus, jusqu'au moment où l'engagement est établi, les règles 10 ou 12 s'appliquent entre les bateaux.

Un navire faisant route, y compris un bateau en course, n'est jamais un obstacle continu (définition Obstacle).

Sept questions courantes concernant l'approche des obstacles figurent à la fin de cette section du manuel et dans les MR Calls B12 à B16 et B19.

4.17 Propulsion illégale

Comme pour toucher une marque, une infraction à la règle 42 ne peut pas faire l'objet d'une réclamation avec un pavillon Y ou un pavillon rouge. Seuls les umpires peuvent imposer des pénalités à leur initiative, et les umpires ne doivent avoir aucun doute sur le fait qu'une règle a été enfreinte avant de pénaliser.

Les interdictions constituées d'une seule action (comme l'ooching) nécessitent normalement d'être observées plus d'une fois avant de pénaliser. Après la première action, les umpires doivent surveiller une autre action, puis discuter attentivement et convenir que le bateau a enfreint la règle avant de pénaliser.

Cependant, une action clairement interdite doit être immédiatement pénalisée et sans discussion si elle procure un avantage évident. Par exemple, lorsqu'un bateau pompe pour établir un engagement à une marque ou à l'arrivée.

Les interdictions nécessitant des actions répétées doivent normalement être d'une durée suffisante pour attirer l'attention des deux umpires avant de pénaliser.

Lorsqu'un bateau est derrière et est déjà en train de perdre de manière évidente, il doit quand même être pénalisé s'il enfreint la règle 42.

Une infraction courante se produit lorsqu'un bateau effectue un virement bascule, puis navigue sur 3 à 4 longueurs de bateau après être au plus près avant que l'équipage ne redresse le bateau en se déplaçant tous au vent, puis que certains redescendent sous le vent. Comme un virement (et un virement bascule) est terminé lorsque la coque est sur une route au plus près, cette action ne fait pas partie du virement. Elle serait toutefois acceptée comme faisant partie du virement bascule si elle se produit moins d'une longueur de bateau après que le bateau soit au plus près.

Noter que la règle 42 est modifiée pour le match racing et s'applique désormais à partir du signal d'avertissement (règle C2.17).

Lorsque la règle 42 a peut-être été enfreinte mais que les umpires ont des doutes, un avertissement général peut être affiché pour le lendemain.

Quand l'événement se dispute sur des bateaux plus petits, les instructions de course ajoutent souvent à la règle 42 que l'utilisation des haubans pour faciliter un virement bascule ou un empannage, ou pour aider la projection d'un équipier à l'extérieur, est interdite. La règle 86.1 interdisant spécifiquement de modifier la règle 42 dans les instructions de course, cette action peut être rendue illégale et faire l'objet de pénalités initiées par les umpires en utilisant la formulation des instructions de course standard de World Sailing pour le match racing, IC Annexe C « Utilisation des bateaux ».

Les règles de classe peuvent modifier la règle 42, donc lorsque des règles de classe s'appliquent, la version en vigueur de cette règle de classe doit être examinée lors du briefing initial de l'équipe des umpires, à moins que les instructions de course n'indiquent que les règles de classe ne s'appliquent pas.

4.18 Incidents sur la ligne d'arrivée

Il arrive qu'un bateau en tête ou un bateau derrière ait fini, mais qu'une pénalité doive encore être signalée. Le signal doit toujours être donné, même si le bateau affale déjà ses voiles. Comme le bateau n'a pas fini tant qu'il n'a pas effectué sa pénalité puis fini, le comité de course peut devoir être informé afin de classer les bateaux correctement.

Si le bateau de tête a une pénalité en suspens, ou s'il apparaît que l'un des bateaux est susceptible d'effectuer une pénalité en suspens près de la ligne d'arrivée, ce qui pourrait modifier les positions en cours ou entraîner une arrivée serrée, le comité de course doit en être informé par radio avant que les bateaux n'approchent de la ligne d'arrivée.

Avec le système de pénalité utilisé en match racing, de nombreux incidents auront lieu près de la ligne d'arrivée et les umpires doivent se préparer aux possibles options d'un bateau ayant une pénalité en suspens. Si le bateau pénalisé a une avance raisonnable, la pénalité sera souvent effectuée autour de la marque d'arrivée ou presque sur la ligne. Si les deux bateaux sont proches, le bateau pénalisé essaiera d'effectuer la pénalité tout en contrôlant l'autre bateau, ou de faire pénaliser l'autre bateau afin d'annuler les pénalités. C'est l'une des situations les plus difficiles pour les umpires, car les droits et obligations peuvent changer fréquemment et les manœuvres peuvent parfois être assez surprenantes.

Les umpires doivent s'accorder sur le moment où un bateau a terminé une pénalité, puis le signaler (règle C5.5).

Sur un bord du parcours vers une marque sous le vent, cela se produit au moment où il prend une route au-delà de quatre-vingt-dix degrés du vent réel. Les umpires doivent également être conscients que le bateau peut renvoyer son spi lorsqu'il atteint une route au plus près. Cela est conforme à la règle C7.3(a).

Sur un bord du parcours vers une marque au vent, cela se produit au moment où il est sur une route au plus près.

Le Call Book donne des lignes directrices pour des scénarios où des pénalités sont effectuées à, ou près de, la ligne d'arrivée.

4.19 Dommages résultant d'un contact

Les dommages causés à un bateau ne peuvent pas faire l'objet d'une réclamation avec un pavillon Y et aucune pénalité pour dommages ne peut être imposée pendant un match. Un bateau peut réclamer contre l'autre bateau de son match, ou contre un bateau d'un autre match, selon la règle 14, en arborant un pavillon rouge (règle C6.1(b)) et n'aura gain de cause que si des dommages ou des blessures ont résulté du contact (règle C6.2(a)).

Si les umpires du match savent qu'un bateau a été endommagé à la suite d'un contact entre bateaux, la règle C8.7 prévoit une procédure permettant d'imposer une pénalité en points au bateau en infraction sans instruction.

Un document de référence concernant les pénalités pour dommages est inclus dans les instructions de course standard de Match Racing de World Sailing. La règle C8.7 et ce document doivent être utilisés conjointement. Des notes aux umpires concernant l'utilisation de ce document sur les dommages sont incluses à la fin de cette section du manuel.

Après avoir été informé de toute pénalité en points donnée selon la règle C8.7, un bateau peut demander une instruction après la course. Les umpires doivent alors en informer le Chief Umpire et le Président du Jury pour action ultérieure (règle C8.4). Toute instruction ultérieure vise à établir si la règle 14 a été enfreinte et quelle pénalité convient.

4.20 Incidents avec un bateau d'un autre match

Dès que les umpires se rendent compte qu'il peut y avoir un incident entre des bateaux de matchs différents, ils doivent commencer à communiquer comme s'ils arbitraient les bateaux et qu'ils appartenaient au même match. L'un des umpires arbitre déjà l'un des bateaux et l'autre umpire prendra l'autre. Ils doivent arbitrer normalement. Il est très important que cet arbitrage commence dès que possible, car il est assez courant de perdre certains détails dans ces situations.

Les umpires doivent s'assurer d'identifier clairement chaque bateau, afin qu'il ne puisse y avoir aucune confusion quant à l'umpire qui arbitre quel bateau. (Il peut y avoir deux bateaux jaunes ou deux bateaux bleus impliqués.)

Lorsqu'une réclamation avec envoi d'un pavillon Y implique des bateaux de matchs différents, les deux paires d'umpires doivent tenter de discuter du cas avant de prendre une décision. (Cela peut se faire par radio.)

Les umpires doivent éviter de signaler une pénalité à un bateau de l'autre match. Si un seul des bateaux umpire est à proximité et que le bateau de l'autre match doit recevoir une pénalité, les umpires peuvent retarder le signal de pénalité jusqu'à ce que l'autre bateau umpire puisse s'en approcher.

Lorsque cela n'est pas du tout possible, les umpires peuvent signaler une pénalité au bateau de l'autre match, mais doivent préciser très clairement à tout le monde quel bateau est pénalisé. (Il peut y avoir deux bateaux jaunes ou deux bateaux bleus impliqués.)

Le pavillon ou la forme signalant la pénalité doit **uniquement** être arboré sur le bateau umpire approprié.

Si un pavillon vert et blanc est approprié, le bateau umpire le plus proche de l'incident arborera ce pavillon.

Noter que, contrairement à la course en flotte où un bateau qui voit un incident entre des bateaux peut réclamer, en match racing un bateau doit avoir été impliqué dans un incident pour réclamer avec un pavillon Y.

Noter également que la règle C2.13 limite les changements de route pour les deux bateaux à ceux compatibles avec le respect d'une règle ou avec le fait de tenter de gagner leur propre match.

4.21 Obtenir un avantage

Il arrive parfois qu'en enfreignant une règle et en étant pénalisé, un bateau se retrouve dans une meilleure position que s'il n'avait pas enfreint la règle. (Par exemple : le bateau à l'extérieur force le bateau à l'intérieur à passer du mauvais côté d'une marque ou un bateau lofe illégalement et entraîne un départ au lof de l'adversaire, lui faisant perdre beaucoup de temps.) Dans de tels cas, les umpires ont trois options : donner une autre pénalité, montrer un pavillon noir ou envisager une pénalité rouge. La pénalité rouge a des exigences spécifiques, voir la règle C6.5(b).

Une pénalité doit entraîner un désavantage pour le bateau pénalisé par rapport à son adversaire et une seule pénalité ne suffit pas à obtenir ce résultat, alors la règle C8.3(a) exige que les umpires donnent une (ou plusieurs) pénalité supplémentaire (ou plusieurs).

Il peut arriver que le bateau qui n'a pas enfreint une règle soit tellement endommagé par le bateau fautif que, quelle que soit la quantité de pénalités données à ce dernier, il gagnera tout de même le match. Dans ce cas, le bateau en faute doit recevoir un pavillon noir.

4.22 Enfreindre délibérément une règle

Les umpires doivent pénaliser un bateau lorsqu'ils estiment qu'il a enfreint une règle délibérément. Il n'existe pas de réponse totalement claire quant à la manière dont les umpires détermineront qu'une infraction à une règle est délibérée, mais le Call Book donne certaines lignes directrices et exemples (MR Call M2). Ce sujet peut tout à fait être discuté lors de la réunion initiale des umpires et tout point de vue particulier devrait être abordé lors de la réunion avec les concurrents. La pénalité pour une infraction délibérée sera une pénalité supplémentaire initiée par les umpires, règle C8.3(b).

4.23 Obtenir une position de contrôle ; Pénalités rouges

Une pénalité rouge (règle C5.3) doit être utilisée lorsqu'un bateau a obtenu une position de contrôle en enfreignant une règle, mais que les umpires ne sont pas certains que les conditions d'une pénalité supplémentaire à l'initiative umpires (avantage en enfreignant une règle après avoir tenu compte d'une pénalité, infraction délibérée ou infraction à la sportivité) soient réunies (règle C6.5(b) et règle C8.3).

Cela peut être le cas lorsque, par exemple, un bateau légèrement en route libre derrière à la zone force le passage entre la marque et l'autre bateau et en ressort en position de contrôle. S'il était raisonnable pour ce bateau de penser qu'il avait un engagement, il se peut qu'il n'ait pas délibérément enfreint une règle.

Bien qu'il soit en position de contrôle, après application d'une pénalité, il n'aurait probablement pas obtenu un avantage selon la règle C8.3(a).

Une pénalité avec pavillon rouge devrait supprimer la position de contrôle du bateau, et l'autre bateau serait très probablement devant. Si le bateau qui a enfreint une règle reste en position de contrôle après la pénalité, alors une autre pénalité rouge serait appropriée.

Voir MR Call E8 pour une définition de « position de contrôle ».

4.24 Sportivité

Le Call Book traite de l'« infraction à la sportivité ». Les umpires ne doivent pas hésiter à imposer une pénalité pour un comportement inacceptable, pour améliorer le système d'arbitrage et le sport en général. Voir MR Call M4. Les instructions de course standard Match Racing World Sailing contiennent également des exemples.

4.25 Autres pénalités à l'initiative des umpires

Les pénalités à l'initiative des umpires pour la position avant l'entrée, une entrée incorrecte, un contact avec une marque, la propulsion, un avantage, une infraction délibérée à une règle et une infraction à la sportivité ont toutes été évoquées ci-dessus.

Des pénalités peuvent également être données pour ne pas avoir effectué une seconde pénalité (ou une pénalité rouge) dès que raisonnablement possible (règle C8.2).

En ce qui concerne l'exécution des pénalités, le Call Book fournit des indications sur ce que signifie « dès que raisonnablement possible ». C'est également un sujet pour la réunion initiale des umpires afin d'aider à établir une approche cohérente.

4.26 Effectuer des pénalités

Les umpires doivent observer attentivement lorsqu'un bateau effectue une pénalité. Un bateau qui effectue une pénalité doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui n'en effectue pas et les umpires doivent donc déterminer quand le bateau commence et termine la pénalité.

Lorsqu'un bateau a une pénalité en suspens, tout virement sur un bord du parcours vers une marque sous le vent ou tout empannage sur un bord du parcours vers une marque au vent fait partie de l'exécution de la pénalité. Dans chaque cas, il faut déterminer si le bateau termine effectivement la pénalité correctement.

Les MR Calls G3, K1, M7, M11, N1, N2, N3 et N7 traitent de ce sujet.

Les umpires doivent vérifier que le bateau termine la pénalité dès que raisonnablement possible et qu'il n'entre pas dans la zone d'une marque à contourner pendant qu'il effectue la pénalité. Pour une pénalité de virement, les umpires doivent également vérifier que la tête du spinnaker est sous le vit-de-mulet de la bôme de grand-voile depuis le moment où le bateau dépasse la position bout au vent jusqu'au moment où il est sur une route au plus près. Voir 4.27 ci-dessous.

Une pénalité d'empannage est terminée lorsque le bateau est sur une route au plus près, et une pénalité de virement est terminée lorsque le bateau est sur une route au-delà de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.

4.27 Pénalités incorrectes

Un bateau n'est pas pénalisé pour avoir effectué une pénalité incorrectement. Les umpires signalent plutôt, par des signaux sonores courts répétés (règle C5.6), que le bateau n'est plus en train d'effectuer la pénalité et que celle-ci est maintenue.

Cette situation se produit lorsqu'un bateau effectuant une pénalité de virement a la tête du spinnaker au-dessus du vit-de-mulet de la bôme de grand-voile lorsque le bateau est entre la position bout au vent et la route au plus près sur le nouveau bord, lorsqu'un bateau entre dans la zone d'une marque à contourner pendant qu'il effectue la pénalité ou lorsqu'un bateau commence à effectuer une pénalité mais ne la termine pas dès que raisonnablement possible. Dans l'un de ces cas, dès que les umpires constatent que le bateau n'effectue plus correctement la pénalité, ils doivent le signaler immédiatement au concurrent.

Au moment où les umpires ont signalé « pénalité terminée », les droits et obligations entre les bateaux reviennent à la situation « normale ».

Noter que si un bateau effectuant une pénalité franchit la ligne et entame le bord suivant avant de terminer la pénalité (sans entrer dans la zone), la pénalité sera néanmoins considérée comme correctement effectuée.

Si un bateau, pendant qu'il effectue une pénalité, ne se maintient pas à l'écart d'un autre bateau, il est toujours en train d'effectuer une pénalité. Cela relèverait d'une réclamation avec un pavillon Y et les umpires signaleraient que la pénalité est terminée puis, si l'autre bateau réclame, signaleraient une nouvelle pénalité pour ne pas s'être maintenu à l'écart pendant l'exécution d'une pénalité (règle 21.2).

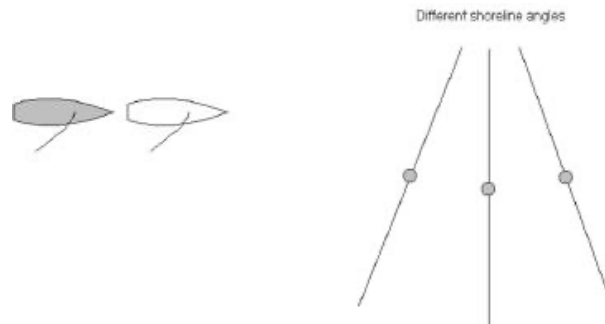
4.28 Signaux de l'aile

Dans la plupart des cas, les umpires doivent accepter les signaux ou les indications de l'aile comme des faits. Cela peut inclure un contact entre des bateaux, un contact avec une marque, les zones, les engagements ou même la confirmation qu'un signal de bras du barreur a été effectué ou qu'un pavillon Y a été arboré lorsque les umpires ne l'ont peut-être pas vu eux-mêmes.

Une aile ne rapporte que des faits et non des opinions. Il constitue une paire d'yeux supplémentaire pour les umpires. Cependant, les umpires peuvent demander à l'aile son avis.

La seule situation où les umpires peuvent refuser d'accepter les informations d'une aile comme des faits est lorsqu'ils sont en position de voir, sans aucun doute, que l'aile a commis une erreur ou qu'il n'est clairement pas en position de donner un signal.

7 questions sur l'approche des obstacles.

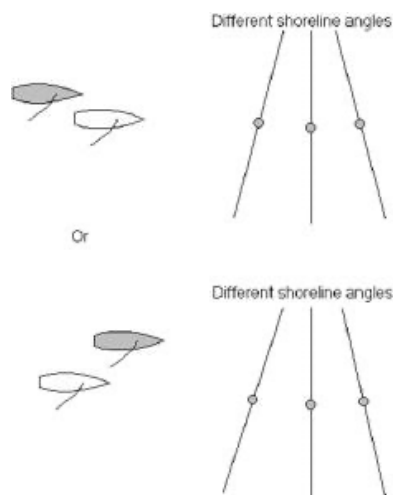


Question 1

En approchant d'un rivage, Bleu est en route libre derrière Jaune. Quelles règles s'appliquent ?

Réponse 1

- Bleu est en route libre derrière et doit se maintenir à l'écart tandis que Jaune abat ou lofe pour éviter le rivage (règle 12).
- Lorsque les bateaux sont au rivage, Bleu n'a pas droit à la place car les bateaux ne sont pas engagés (règle 19).
- Lorsque Jaune modifie sa route, il doit donner à Bleu la place pour se maintenir à l'écart (règles 16 et 19.2(a)).



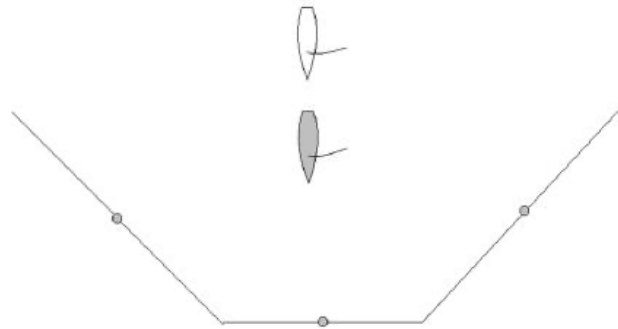
Question 2

En approchant d'un rivage, Bleu et Jaune sont engagés. Quelles règles s'appliquent ?

Réponse 2

- Bleu doit se maintenir à l'écart lorsqu'il est engagé au vent de Jaune (règle 11).
- Si Jaune abat, il doit donner à Bleu la place nécessaire entre le rivage et lui-même (règle 19.2(b)).

- Si Jaune modifie sa route, il doit donner à Bleu la place pour se maintenir à l'écart (règles 16 et 19.2(a)).



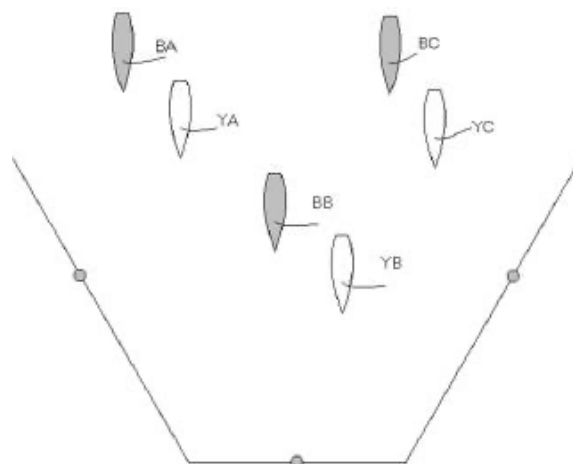
Question 3

En approchant d'un rivage dans une large baie, Jaune est en route libre derrière Bleu. Quelles règles s'appliquent ?

Réponse 3

- Jaune doit se maintenir à l'écart tandis que Bleu lofe ou abat pour éviter le rivage (règle 12).
- Lorsque Bleu modifie sa route, il doit donner à Jaune la place pour se maintenir à l'écart (règles 16.1 et 19.2(a)).
- Si Jaune devient engagé sous le vent de Bleu et que Bleu est entre Jaune et le rivage, Jaune doit donner à Bleu la place lorsque les bateaux sont au rivage, même si Bleu doit empanner pour se mettre bâbord (règle 19.2(b)).
- Si Jaune établit un engagement entre Bleu et le rivage, Jaune a droit à la place au rivage, à condition que Bleu soit en mesure de la donner à partir du moment où l'engagement commence (règle 19.2(b)).

Si l'obstacle devient un obstacle continu et que les bateaux deviennent engagés, Jaune n'a droit à la place que s'il existe de la place pour passer entre Bleu et l'obstacle au moment où l'engagement commence (règle 19.2(c)). Si Bleu était bâbord et Jaune tribord, la règle 19.2(c) ne s'appliquerait pas et Bleu devrait se maintenir à l'écart.



Question 4

Bleu et Jaune sont engagés en entrant dans une grande baie. Quelles règles s'appliquent dans :

Situation A

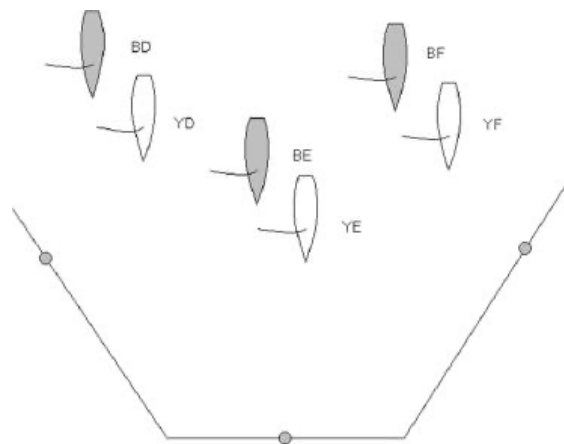
Les règles 11 et 19.2(b) s'appliquent. La règle 19.2(c) n'est pas pertinente même si le rivage constitue un obstacle continu. Lorsque les bateaux sont au rivage, YA doit donner à BA la place entre lui et le rivage (règle 19.2(b)).

Situation B

- BB doit se maintenir à l'écart de YB (règle 11). Si YB modifie sa route, il doit donner à BB la place pour se maintenir à l'écart (règles 16.1 et 19.2(a)).
- Lorsque les bateaux sont au rivage, s'ils sont perpendiculaires au rivage, il n'y a pas clairement de bateau intérieur ou extérieur ; la règle 19.2(b) ne s'applique donc pas et BB doit se maintenir à l'écart de YB (règle 11).
- Si YB abat et reste engagé avec BB, il doit donner à BB la place entre lui et le rivage si nécessaire (règle 19.2(b)).
- La règle 19.2(c) n'est pas pertinente même si le rivage constitue un obstacle continu.

Situation C

BC doit se maintenir à l'écart de YC (règle 11) et doit également donner à YC la place entre BC et le rivage (règle 19.2(b)). La règle 19.2(c) n'est pas pertinente même si le rivage constitue un obstacle continu.



Question 5

Bleu et Jaune sont engagés en entrant dans une large baie. Quelles règles s'appliquent dans :

Situation D

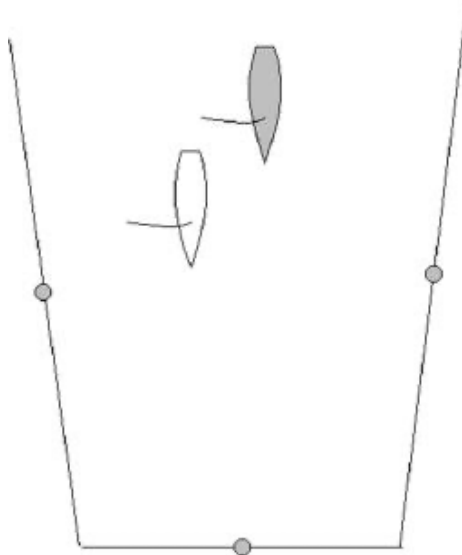
- YD doit se maintenir à l'écart (règle 11) et donner à BD la place entre lui et le rivage (règle 19.2(b)). La règle 19.2(c) n'est pas pertinente même s'il s'agit d'un obstacle continu.
- YE doit se maintenir à l'écart de BE (règle 11).

Situation E

- Si YE lofe au rivage, il doit donner à BE la place entre lui et le rivage (règle 19.2(b)).
- Si BE abat au rivage, il doit donner à YE la place nécessaire entre lui et le rivage.
- La règle 19.2(c) n'est pas pertinente même si le rivage constitue un obstacle continu.
- Si YE peut abattre et empanner pour passer tribord sans enfreindre les règles 11, 13.2 et 15, alors, lorsque les bateaux sont au rivage, BE doit se maintenir à l'écart et donner à YE la place entre lui et le rivage (règles 10 et 19.2(b) si les bateaux sont engagés (voir la définition)).

Situation F

Au rivage, BF doit donner à YF la place entre lui et le rivage. La règle 19.2(b) s'applique.



Question 6

Jaune et Bleu entrent dans une baie étroite où l'espace de manœuvre sera fortement limité. Quelles règles s'appliquent ?

Réponse 6

- Selon la proximité des bateaux avec les côtés de la baie, la règle 19.2(b) pourrait exiger que Jaune donne la place à Bleu ou que Bleu donne la place à Jaune.
- S'il n'y avait pas assez d'espace pour que l'un ou l'autre puisse donner la place à partir du moment où l'engagement avait commencé, aucun n'est tenu de donner la place (règle 19.2(b)). Bleu est simplement tenu de se maintenir à l'écart (règle 11).
- Si les bateaux sont sur un côté de la baie et que le bateau extérieur était en mesure de donner la place au moment où l'engagement a commencé, il doit donner à l'autre bateau la place entre lui et l'obstacle (règle 19.2(b)).
- Lorsque les bateaux sont au fond de la baie, s'ils sont perpendiculaires au rivage, il n'y a pas clairement de bateau intérieur ou extérieur ; la règle 19.2(b) ne s'applique donc pas et Bleu doit se maintenir à l'écart de Jaune (règle 11).

Question 7

Bleu et Jaune entrent dans une large baie sur des bords opposés et sont engagés parce qu'ils naviguent à plus de quatre-vingt-dix degrés du vent réel.

Quelles règles s'appliquent ?

Réponse 7

- Les règles 10 et 16 s'appliquent.
- S'ils sont sur l'un des côtés de la baie, le bateau extérieur doit donner au bateau intérieur la place entre lui et le rivage (règle 19.2(b)). S'ils se rencontrent près du fond de la baie lorsqu'il n'est pas clair lequel est à l'intérieur ou à l'extérieur, la règle 19.2(b) ne s'applique pas et le bateau bâbord doit se maintenir à l'écart (règle 10).

4.28.1 Notes aux umpires concernant les procédures pour dommages

Explication de la procédure pour dommages

Plusieurs objectifs sont visés avec les pénalités en points pour dommage :

- Réduire les dommages pour limiter les coûts et éviter les retards dus aux réparations.
- Garantir que les pénalités correspondent réellement à l'infraction à la règle.
- Éviter qu'un équipage bien financé ne tire avantage d'une situation.
- Éviter les retards liés aux instructions, ce qui devient particulièrement important dans les phases finales, en présence d'un plus grand nombre de spectateurs et de sponsors.
- Donner des pénalités cohérentes pour les dommages.

Application

- Dès que possible après un contact, les umpires informent le comité de course par radio en donnant les détails du contact.
- Le comité de course enregistre le rapport et contacte la personne responsable des bateaux.
- Cette personne inspecte les bateaux dès que possible après l'arrivée et décide si un dommage doit être classé niveau A, B ou C.
- Elle remet ensuite son rapport aux umpires.
- Lorsqu'un niveau A est constaté, il n'y a pas d'action supplémentaire des umpires.
- Lorsqu'un niveau B ou C est constaté, tout bateau ayant enfreint la règle 14 reçoit une pénalité conformément au tableau des dommages des instructions de course. Les umpires en informent le ou les bateaux.
- Lorsqu'un niveau C est constaté, les umpires peuvent également engager une instruction.

Instructions lorsque des pénalités en points sont imposées selon cette procédure

Afin de minimiser le nombre d'instructions, toutes les pénalités en points seront imposées par les umpires sans instruction. Si un concurrent demande une instruction, il doit être informé que le jury peut imposer une pénalité plus lourde. Le délai pour demander une instruction est « au moment où la pénalité est communiquée », voir règle C8.7.

Pénalités dans une série de Round Robin

Toutes les pénalités sont retranchées du score total du skipper dans la phase de round robin. Ainsi, un skipper est pénalisé pour avoir causé un dommage de niveau B ou C même s'il perd le match concerné. Les pénalités d'un demi-point servent souvent simplement à départager des égalités. De la même manière, si le concurrent pénalisé a gagné le match sur l'eau, il ne perd pas ce point.

Pénalités dans une série éliminatoire

Dans une série à élimination directe, une pénalité d'un demi-point n'est pas idéale : une seule pénalité d'un demi-point a un effet similaire à deux pénalités d'un demi-point, car il suffit au bateau de gagner une course pour compenser un demi-point ou deux demi-points. Ainsi, une pénalité de trois quarts de point est donnée pour un dommage de niveau B. Une pénalité d'un point entier est donnée pour un dommage de niveau C.

Toutes les pénalités sont retranchées du score total de la phase où le dommage s'est produit. Si ces pénalités rendent nécessaires des courses supplémentaires et que le temps le permet, ces courses seront courues. Cependant, si des courses supplémentaires mettent le programme en danger, la phase peut être arrêtée et toute égalité résolue selon le système de départage de l'annexe C. Voir règles C10 et C11.

MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

SECTION 5 **POSITION DU BATEAU UMPIRE**

5 Position de l'umpire

Second en importance après la connaissance des règles, un bon positionnement du bateau umpire est essentiel. A moins que les umpires puissent observer un incident de près et sous le bon angle, ils peuvent être incapables de prendre la bonne décision. Dans certaines situations, deux angles peuvent être critiques, mais l'un sera plus important que l'autre.

Les bonnes positions du bateau sont expliquées ci-dessous.

Avec l'expérience, les umpires développeront et affineront leur positionnement. Bien que le schéma de positionnement de base ne puisse pas être appliqué en permanence, tous les umpires devraient normalement s'y conformer. Cela permettrait que la même situation soit toujours vue sous le même angle, menant ainsi à un arbitrage plus cohérent.

5.1 Quand les bateaux entrent

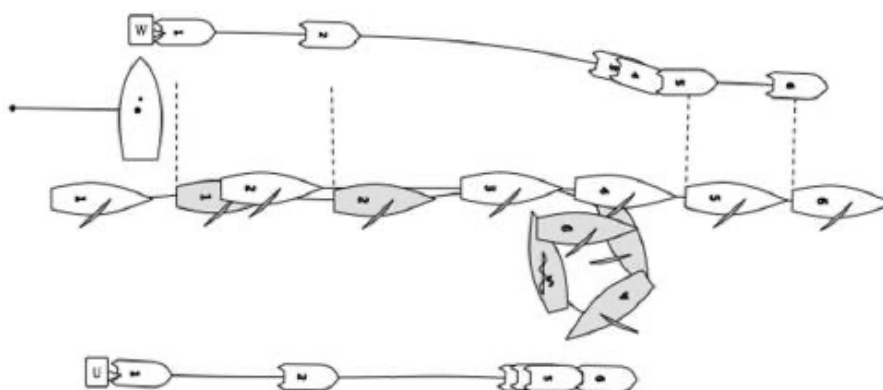


Les umpires commencent à l'extrémité bâbord, sous la marque. L'aile commence à l'extrémité tribord, au-dessus du bateau du comité de course, en laissant la place au bateau pour passer. Les umpires comme l'aile peuvent observer l'entrée correcte des bateaux.

Lorsque les bateaux s'approchent l'un de l'autre, l'aile suit près derrière le bateau tribord, et les umpires suivent sous le vent et par le travers ou légèrement derrière le bateau bâbord.

Sept scénarios de premier croisement, incluant le positionnement du bateau umpire, se trouvent à la fin de cette section du manuel.

5.2 Pendant les manœuvres de pré-départ



En général, l'aile reste au vent des bateaux, toujours prête à se placer par le travers pour annoncer les engagements (sauf lorsque les bateaux approchent pour le départ, où ils doivent se positionner sous le vent).

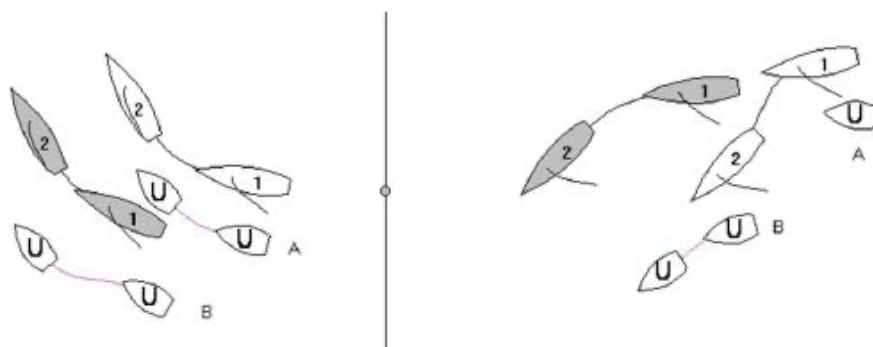
Très souvent, les bateaux ne peuvent pas maintenir leur position après un dial-up et, la plupart du temps, le jeu se déplace ensuite vers la droite. La position de l'aile est au vent, parallèle à la poupe du bateau en route libre devant. De là, l'aile voit l'écart et peut, si on le lui demande, aider les umpires avec des informations sur la distance pendant l'empannage (positions 4-5).

Lorsque cela est demandé et lorsque les bateaux effectuent des empannages serrés, l'aile peut également annoncer l'empannage à la radio pour fournir un angle de vue différent.

La position de l'umpire est sous le vent, parallèle à l'étrave du bateau en route libre derrière, prêt à s'arrêter lorsque le bateau en route libre devant empanne (positions 4-5), puis à repartir (après la position 6). La vitesse générale du bateau umpire doit correspondre aux mouvements du circling.

5.3 Pré-départ sur la même amure

Lorsque les bateaux sont sur le même bord, soit en naviguant presque parallèlement à la ligne de départ, soit au plus près ou plus haut, l'aile doit être par le travers et sous le vent et les umpires derrière ou au vent. Les umpires ne doivent pas être par le travers et sous le vent, car c'est l'angle déjà observé par l'aile et en plus, les umpires seraient mal placés lorsque les bateaux changent de direction.



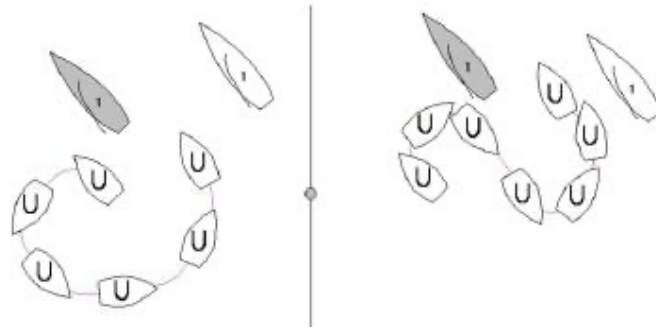
Dans le premier cas, les bateaux ont lofé de 1 à 2. Les umpires par le travers (B) ne seront pas en position pour voir l'écart entre les bateaux. Les umpires derrière (A) ont pu conserver une bonne position.

Dans le second cas, les bateaux ont abattu de 1 à 2. Les umpires par le travers (B) sont maintenant en difficulté, envoyant de l'eau perturbée sur l'étrave d'un bateau, mal positionnés et obligés de se dégager en faisant demi-tour, ce qui les place encore plus mal.

5.4 Faire demi-tour

Il arrivera que, suite à une manœuvre inattendue des bateaux (ou à un positionnement douteux), les umpires doivent se repositionner plus au vent. Se contenter de ralentir le bateau umpire jusqu'à ce que les bateaux soient passés, puis se placer entre eux, provoquera moins d'interférences que de faire demi-tour avec le bateau umpire. (La marche arrière peut être utilisée efficacement pour faire pivoter le bateau plus facilement.)

Lorsqu'il faut faire demi-tour, dans la plupart des cas, la règle est de tourner en s'éloignant des bateaux, et non en se dirigeant vers eux. Le schéma ci-dessous illustre la situation et montre que, lors d'un demi-tour, s'éloigner des bateaux est la meilleure option.



Il semble naturel pour les pilotes de bateau de tourner leur embarcation vers les bateaux, comme si les umpires ne pouvaient regarder qu'en face. Les umpires doivent être tout aussi efficaces quelle que soit la direction dans laquelle leur bateau est orienté.

5.5 Approcher de la ligne pour prendre le départ

Lorsque les bateaux s'approchent de la ligne pour prendre le départ, les umpires doivent se positionner de manière à avoir une bonne vue si le bateau derrière tente un « hook up ». Les umpires doivent se placer au vent, sur l'arrière du bateau de derrière, et faire les annonces concernant la situation d'engagement depuis cette position. Ils doivent veiller à ne pas se positionner trop en avant, car si les bateaux lofent, ils se retrouveraient dans une position ingérable. Les umpires doivent conserver cette position jusqu'à ce qu'il soit clair que le bateau derrière a été « verrouillé » au vent et n'a plus la possibilité de redescendre pour retenter un « hook ». S'ils sont correctement positionnés, les umpires peuvent alors simplement ralentir le bateau umpire un court instant et ils se retrouveront rapidement de nouveau en bonne position entre les deux bateaux.

En se positionnant sous le vent pour observer l'engagement dans ce scénario, les umpires se retrouveraient dans une position ingérable lorsque les bateaux deviendront engagés.

Lorsque les bateaux s'approchent de la ligne pour prendre le départ, l'aile doit se placer sous le vent des bateaux.

5.6 Les bords vers la marque au vent

En général, les umpires suivent le bateau situé sur la partie gauche du parcours, tandis que l'aile suit le bateau situé sur la partie droite du parcours.

Lorsque les bateaux convergent, les umpires doivent suivre dans le sillage du bateau bâbord tandis que l'aile suit le bateau tribord. Que le bateau bâbord croise, vire de bord ou abatte sous la poupe du bateau tribord, les umpires seront en bonne position pour voir tout engagement ou distance entre les bateaux.

Lorsque les bateaux se croisent, les umpires et l'aile restent chacun de leur côté initial du parcours, même s'ils suivent désormais l'autre bateau.

Le schéma ci-dessous illustre ce principe. Lorsque la marque au vent doit être contournée à bâbord ou lorsqu'il y a un bord de reaching, le Chief Umpire peut demander aux umpires de prendre le côté droit et à l'aile de prendre le côté gauche. Chaque côté présente certains avantages et inconvénients, mais globalement, « les umpires du côté gauche » est la solution privilégiée.

En l'absence d'aile, les umpires doivent se placer légèrement plus entre les bateaux tout en restant orientés vers le côté gauche et être prêts à se positionner pour le scénario le plus probable lorsque les bateaux se rapprochent. Voir le schéma suivant pour orientation.



5.7 Croisements tribord / bâbord

Lorsque les bateaux s'approchent sur des bords opposés, les umpires se trouvent derrière le bateau bâbord, et l'aile juste derrière le bateau tribord, observant toute modification de route. Voir ci-dessous.



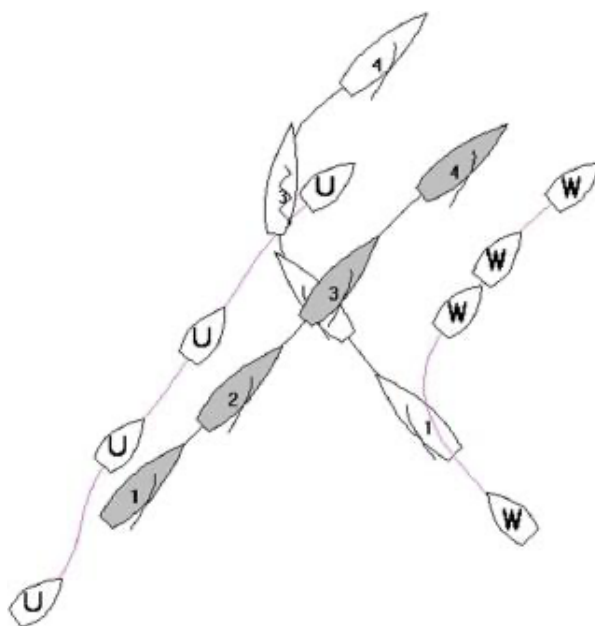
En l'absence d'aile, les umpires doivent se placer dans le « V » entre les bateaux, tout en étant plus proches du bateau bâbord. Une modification de route du bateau tribord est plus difficile à détecter depuis cette position ; l'umpire concerné doit donc surveiller le mouvement de la barre de son bateau. Voir ci-dessous.



5.8 Slam Dunk

Le schéma ci-dessous montre un « slam-dunk » effectué par le bateau tribord. En conservant les côtés gauche et droit du parcours, les umpires et l'aile sont en position de voir l'écart entre les bateaux et la situation d'engagement.

L'aile doit se déplacer afin de pouvoir observer l'engagement entre les bateaux et les umpires annonceront le moment où le virement est terminé. Au moment où l'engagement est établi, que le virement soit terminé ou non, l'aile appellera les umpires micro ouvert (« engagés ! »), et les umpires vérifieront si le virement est terminé.



Sans aile, les umpires doivent en réalité être à deux endroits en même temps : Ils doivent être par le travers du bateau tribord lorsqu'il termine son virement, pour pouvoir voir si, à ce moment-là, les bateaux sont engagés. Ils doivent aussi être dans l'écart entre les bateaux afin de pouvoir annoncer si le bateau bâbord lofe et, ce faisant, respecte ses obligations selon les règles 15 et 16.1.

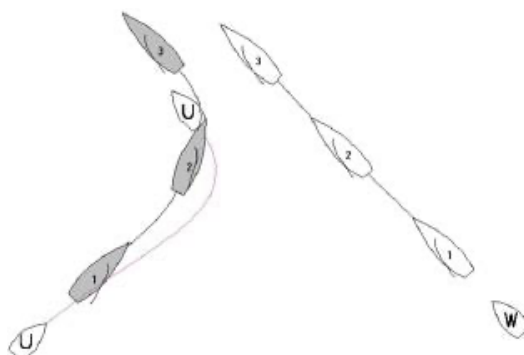
Ils doivent également observer les positions relatives des bateaux pendant toute la manœuvre, car de nombreuses règles s'appliquent simultanément dans ce scénario.

Il n'existe pas de réponse parfaitement définie quant au positionnement lors d'un « slam-dunk », lorsque le bateau bâbord passe sous le bateau tribord, il est possible qu'un « slam-dunk » se produise.

Noter que même si la règle 16.1 s'applique lorsque le nouveau bateau sous le vent lofe, la règle 15 ne s'applique pas si l'engagement a été établi alors que l'autre bateau était encore en train de virer de bord.

5.9 Virements sous le vent (Lee-Bow)

Le schéma ci-dessous montre le bateau bâbord effectuant un virement sous le vent devant le bateau tribord. Le positionnement sera similaire lorsque le bateau bâbord vire juste devant ou vire au vent et devant. En conservant le principe des côtés gauche et droit, les umpires et l'aile sont en position.

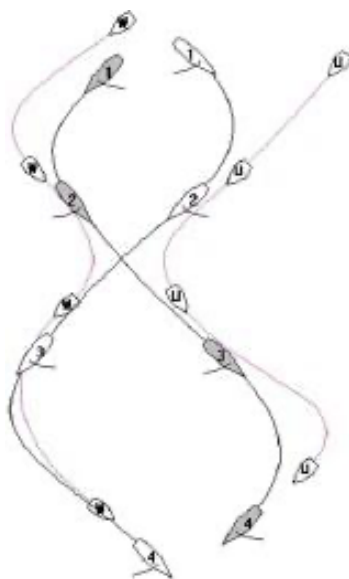


Sans aile, les umpires doivent se déplacer vers la même position finale que ci-dessus. La relation entre l'étrave et la poupe sera critique au moment où le bateau revient sur une route au plus près et au moment où le bateau qui ne vire pas modifie sa route ; à ces instants, un umpire annonce « au plus près » et l'autre annonce « modification de route ».

5.10 Les bords vers la marque sous le vent

En général, le principe appliqué sur le bord de près est conservé : les umpires suivent le bateau situé à gauche (le côté droit du parcours en regardant vers le vent), tandis que l'aile suit le bateau situé à droite. Si les bateaux se croisent, alors les umpires et l'aile changent de bateau, mais sans changer de côté.

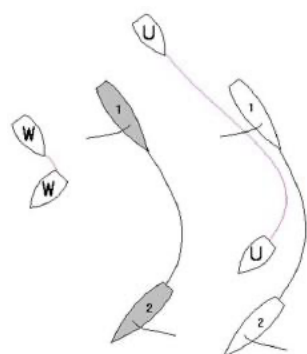
Le schéma ci-dessous illustre ce principe. En restant derrière et légèrement sous le vent de la route d'un bateau, il ne devrait pas y avoir de perturbation sur son vent.



La règle pratique est de se placer dans l'axe de l'extrémité de la bôme du bateau derrière ou du bateau sous le vent.

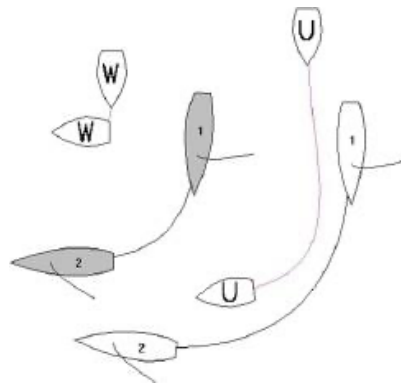


Lorsque les bateaux naviguent sur le même bord, les umpires se placent derrière, et l'aile par le travers, comme indiqué en position 1 ci-dessous. Lorsque les bateaux empannent entre les positions 1 et 2 comme illustré ci-après, l'aile doit s'assurer :



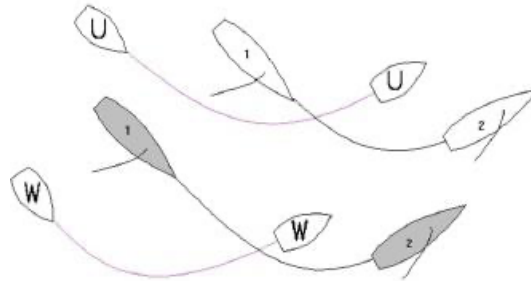
- qu'ils ne se retrouvent pas au vent d'un bateau,
- qu'ils ne sont pas trop avancés au point que le sillage de leur bateau perturbe un des bateaux,
- et, surtout, qu'ils ne sont jamais dans une position où un bateau pourrait se tourner vers eux, les obligeant à s'échapper rapidement et à laisser de l'eau perturbée.

Si les bateaux lofent tribord amure, les umpires et l'aile doivent pouvoir se repositionner correctement, les umpires derrière et l'aile par le travers. Voir ci-dessous.



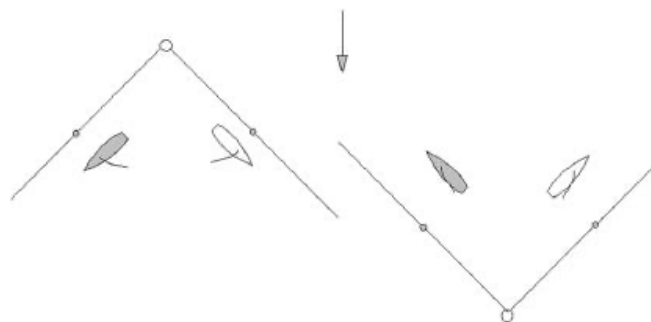
Si les bateaux lofent bâbord amure, les umpires et les umpires aile doivent réagir rapidement. Cela se fait généralement en échangeant les rôles : les umpires passent à l'observation de l'engagement, et l'umpire aile à l'observation de l'écart.

(Si ce système doit être utilisé, il doit être discuté et planifié lors de la réunion initiale des umpires.) Voir ci-dessous.



5.11 Les V interdits

Au moment où les bateaux atteignent la marque au vent ou la marque sous le vent, les umpires et l'aile doivent essayer d'éviter ou du moins d'être prudents dans les zones que certains umpires appellent les « V interdits ». Ce sont souvent des zones à ne pas utiliser.



Il est évident que le bateau umpire ou aile risque de créer un obstacle pour un bateau qui vient juste de contourner la marque ; de plus, à ce moment les équipages sont encore occupés et pas encore stabilisés, ce qui aggrave le risque. Les umpires peuvent aussi perturber le vent.

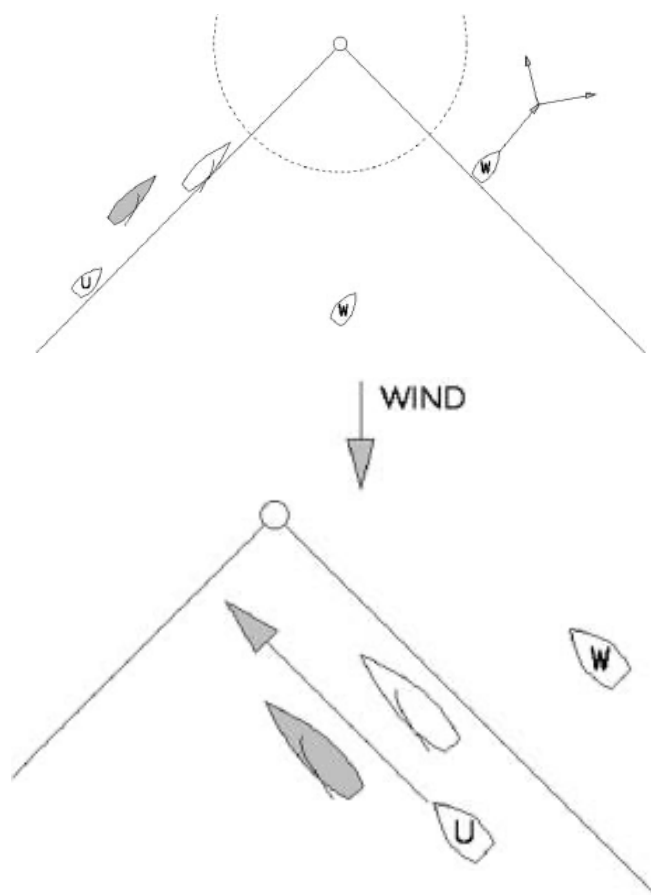
Le principal problème apparaît lorsque les umpires ou l'aile doivent s'échapper rapidement et accélèrent en passant rapidement devant l'étrave de l'un ou des deux bateaux, laissant de l'eau perturbée et un sillage, ce qui désavantage généralement davantage un bateau que l'autre.

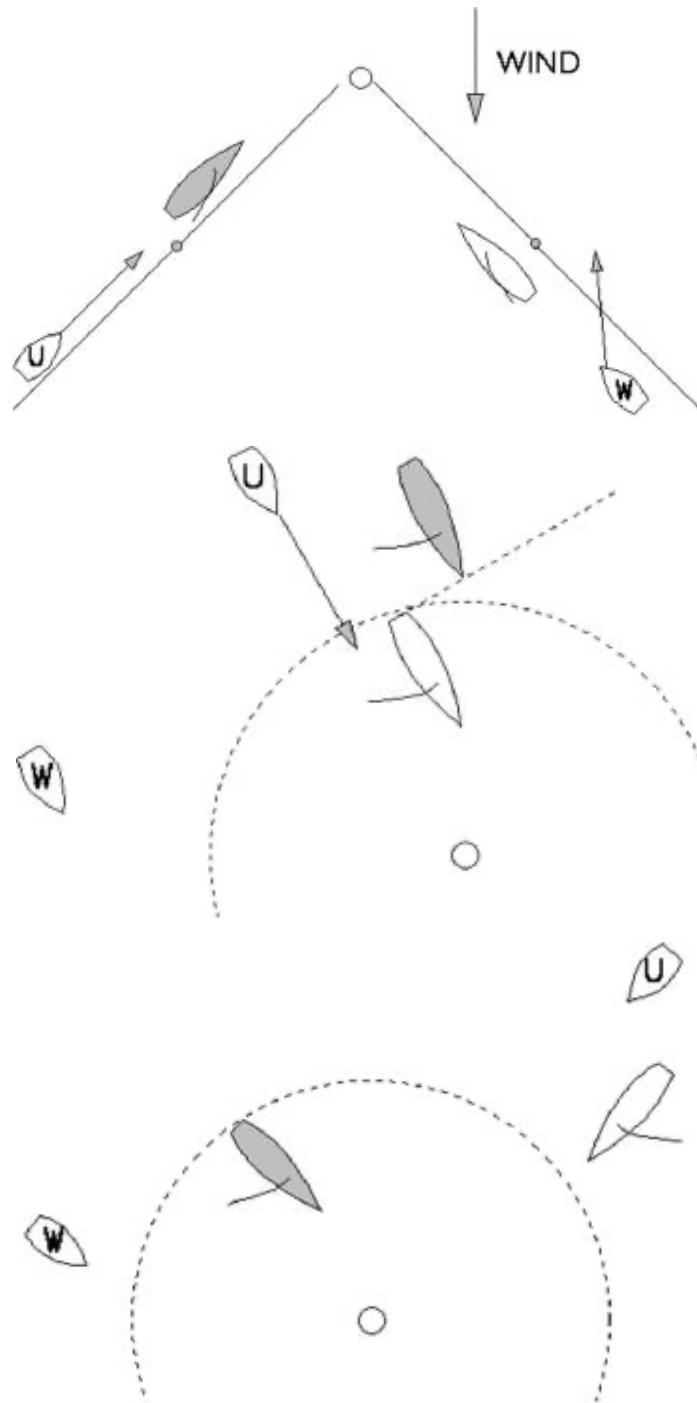
5.12 Contourner les marques

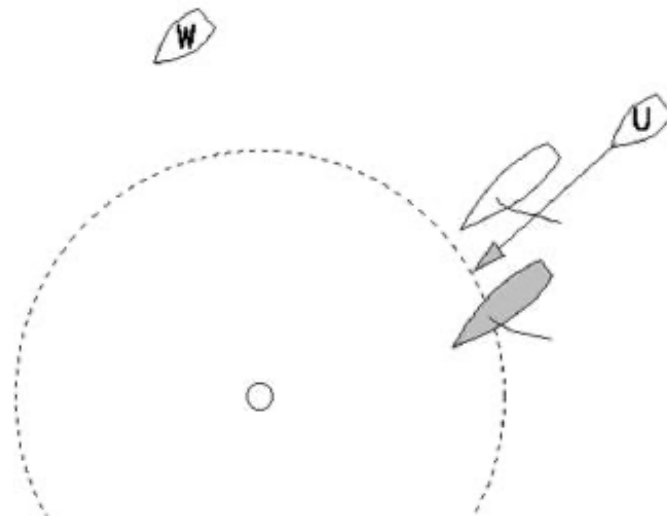
En général, les umpires suivront depuis l'arrière et l'umpire aile prendra position pour annoncer l'engagement à la zone.

Si les bateaux sont bien séparés, l'aile peut avancer prudemment avec le bateau de tête pour observer le contournement.

Les schémas suivants supposent des contournements à tribord. Les principes illustrés sont conformes au fait que les umpires et l'aile approchent depuis leurs côtés assignés du parcours (gauche et droite) et se trouvent en place pour entamer le bord suivant.





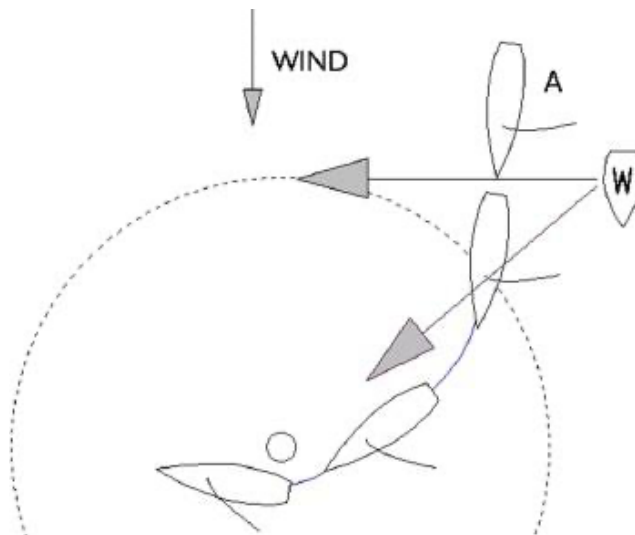


Les exemples ci-dessus montrent également comment les umpires et l'aile peuvent éviter les « V interdits » sans sacrifier un bon positionnement. Une manière infallible pour les umpires d'y parvenir lorsque les bateaux sont proches consiste simplement à suivre près derrière les bateaux lorsqu'ils contournent la marque.

5.13 La zone

Le schéma ci-dessous a été inclus pour souligner l'attention nécessaire de la part des ailes (et des umpires) lorsqu'ils annoncent « Zone ».

Il pourrait sembler à cet umpire aile que le bateau en A a atteint la zone. Les deux longueurs seront atteintes lorsque l'umpire aile ou l'umpire vise directement la marque, et cette ligne de visée rend le jugement précis particulièrement difficile.



5.14 Toucher une marque

Lorsque les bateaux sont bien espacés, les umpires ou les ailes peuvent se placer pour surveiller un éventuel contact avec la marque.

Lorsque les bateaux contournent très proches l'un de l'autre, il existe probablement des éléments plus importants qui dictent la position. Si cette position offre également un bon angle pour observer un

éventuel contact avec la marque, c'est un avantage supplémentaire, mais une bonne position pour surveiller les situations relevant du chapitre 2 doit toujours avoir la priorité.

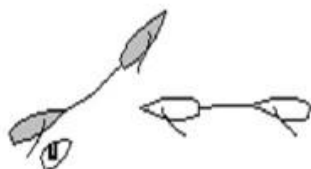
Pour donner une pénalité pour contact avec une marque, les umpires (ou l'aile) doivent réellement voir le contact entre un membre d'équipage ou la coque du bateau et la marque. Si la marque tourne, c'est une indication, mais pas une preuve qu'un bateau l'a touchée.

La règle 31 (règle C2.15) précise que, sauf pour un bateau du comité de course qui est également une marque, seul un contact entre l'équipage ou la coque compte comme contact avec la marque. Pour un bateau du comité de course qui est aussi une marque, il ne doit y avoir aucun contact (ni équipage, ni coque, ni voile, ni écoute, ni bôme, ni aucune autre partie).

Les umpires doivent accepter les informations confirmées par l'aile ou les observateurs indiquant qu'ils ont vu un bateau toucher une marque.

5.15 Sept scénarios pour le premier croisement

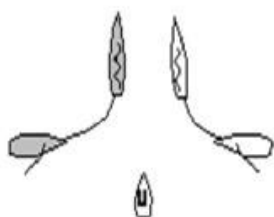
1. P to windward



2. P to leeward



3 Both head to wind



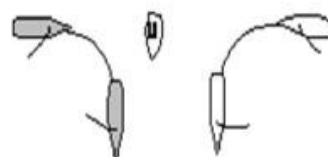
4. P tacks onto starboard



5. S gybes



6. Both down



7. P gybes



MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

SECTION 6 **AILES ET OBSERVATEURS**

6 Ailes et observateurs

6.1 Ailes

Les ailes sont très précieuses et peuvent fortement influencer une décision, par exemple « engagé » ou « libre » à l'entrée de la zone.

L'arbitrage en position d'aile est une tâche exigeante et la conduite du bateau aile est généralement plus délicate que celle du bateau umpire. Son importance ne doit pas être sous-estimée et des personnes de haut niveau doivent être affectées à cette mission lorsqu'elle n'est pas remplie par les umpires de l'épreuve.

Si des umpires sont disponibles pour assurer cette fonction, ils doivent être mis à profit. Ils sont généralement disponibles pendant la phase finale, lorsqu'il y a moins de matches en cours. Les umpires doivent s'attendre à être affectés comme ailes. Dans la plupart des compétitions actuelles, toutes les fonctions de l'équipe d'umpires sont assurées par des umpires.

Quelques avantages à utiliser des umpires comme aile :

- Ils connaissent déjà le jeu et n'ont pas besoin d'instructions pour se positionner.
- Si l'un des bateaux umpire tombe en panne, un bateau de secours et des umpires sont toujours disponibles (il devrait toujours y avoir un jeu de pavillons umpire dans le bateau aile).

Les concurrents ayant une bonne connaissance des règles peuvent également être efficaces et ils comprennent rapidement les objectifs des umpires.

Un umpire qui remplit la fonction d'aile doit être appelé « aile » et non « umpire ». Il ne prend pas de décisions, mais fournit des faits. Il est la paire d'yeux supplémentaire des umpires, rapportant ce qu'il voit, sans donner d'avis sauf si les umpires de ce match le demandent.

Les ailes font partie intégrante de l'équipe d'umpires et doivent assister aux réunions d'umpires.

Lorsqu'une paire d'umpires est affectée comme ailes, elle doit disposer de tout l'équipement nécessaire dans le bateau, et être prête à tout moment à intervenir comme umpire de réserve si nécessaire.

Le système utilisé lorsqu'il n'y a pas d'umpires supplémentaires ou pas d'umpires aile désignés est décrit au paragraphe 6.6.

Lorsque l'umpire 1 finit son match, il doit regarder autour de lui pour voir si un autre match nécessite une aile ou annoncer sa disponibilité à la radio.

6.2 Calls et positions des ailes

6.2.1 Principes

- Une position et un langage cohérents (dans les mots effectivement utilisés) conduisent à des décisions cohérentes.
- Cependant, les lieux, les conditions et les bateaux entraîneront des variations.

En général, la fréquence des annonces de l'aile doit être proportionnelle à la proximité des bateaux. Plus les bateaux sont proches, plus les annonces sont fréquentes ; plus ils sont éloignés, plus les annonces sont espacées.

Avant l'entrée

A l'extérieur de l'extrémité tribord de la ligne

A l'entrée

- A l'extrémité tribord, à environ deux longueurs au vent du bateau du comité de course, à angle droit par rapport à la ligne de départ.
- Aucune annonce de l'aile sauf si le bateau tribord entre trop tôt. L'umpire demandera une confirmation avant de pénaliser. Mots préférés : « Jaune trop tôt »

Immédiatement après l'entrée

L'aile suit le bateau tribord, de près, aussi longtemps que possible. Les umpires peuvent demander à l'aile de garder la transmission ouverte et d'annoncer :

Soit		
DROIT/HOLDING	LOFE/UP (luffing)	ABAT/DOWN (bearing away)
Et soit		
AIMING	AU-DESSUS/ABOVE (l'étrave de Jaune pointe vers ou au-dessus de l'étrave de Bleu)	EN-DESSOUS/BELOW (l'étrave de Jaune pointe au-dessous de l'étrave de Bleu)

Pendant la phase de pré-départ

- Au vent et normalement à deux ou trois longueurs, voire davantage si le vent est fort.
- Lorsque les bateaux sont au largue ou plus haut, en position pour voir les engagements.
- Lorsque les bateaux naviguent très bas ou sont en phase de circling, rester au vent.
- Dans la dernière minute avant le départ, se positionner pour annoncer les engagements sous le vent.

Au près

- Sur le côté droit du parcours (en regardant vers le vent), suivre le bateau tribord.
- Aux croisements bâbord/tribord : suivre directement derrière le tribord.
- Slam-dunk : couvrir le virement vers bâbord, se positionner pour juger l'engagement.
- Annoncer les engagements même si les bateaux sont sur des bords opposés.
- Couvrir le virement vers tribord et, lorsque les deux bateaux sont sur tribord, rester dans leur sillage.
- Si les bateaux se séparent vraiment (plus de six longueurs), aller avec le bateau de tête pour surveiller le contournement de la marque.

Vent arrière

- Sur le côté droit (en regardant sous le vent).
- En position pour annoncer les engagements, tout en restant toujours hors de toute possibilité d'empannage ou de lofe brusque et immédiat.

Aux marques

- En position pour annoncer les engagements à l'entrée de la zone (deux longueurs), en restant à l'écart des bateaux qui terminent le contournement. Se rappeler que les bateaux peuvent être engagés sur des bords opposés lorsque la règle 18 s'applique (définition de Engagement).
- Lorsqu'ils approchent d'une marque au vent sur des bords opposés, suivre le bateau tribord et se positionner pour voir les contacts avec la marque. Attention à la position du bateau umpire, qui suit souvent les bateaux autour de la marque.

Quand les bateaux sont sur des bords différents

- Suivre le bateau prioritaire, normalement le bateau tribord à l'approche de la marque au vent.

6.2.2 Autres calls possibles du bateau aile

LIBRE/CLEAR(bras horizontal) les bateaux sont en route libre devant / en route libre derrière

ENGAGES/OVERLAP (brasles bateaux sont engagés vertical)

SIGNAL – BLEU/JAUNE signal de bras vu depuis l'un des bateaux

CONTACT contact avec une marque ou un bateau

YANKEE (sur) JAUNE/BLEU pavillon Y vu sur Jaune ou Bleu

NEGATIF réponse « non » à une question des umpires

AFFIRMATIF réponse « oui » à une question des umpires

LAYLINE le bateau est à la layline

BLACK-OUT l'aile n'est pas en position pour faire un call

Le positionnement correct est la compétence la plus importante pour l'aile. Une bonne aile doit non seulement savoir placer son bateau dans la meilleure position pour observer les engagements entre les bateaux, mais aussi être conscient de la position du bateau umpire pour pouvoir se placer au mieux afin de l'assister.

Par exemple, si les umpires se placent au travers des bateaux pour observer un engagement ou la distance à une marque, l'aile doit alors se placer dans le sillage des bateaux pour observer l'écart entre eux et toute modification de route. Une bonne aile doit adapter sa position sans avoir besoin d'une instruction des umpires.

Le positionnement applicable à l'aile est aussi présenté dans la section « » (section 5 du présent manuel).

6.3 Aile ; sans visibilité

Il n'est pas rare que l'aile fasse des annonces lorsqu'une modification de route des bateaux l'empêche de continuer à faire des annonces précises jusqu'à ce qu'elle se repositionne.

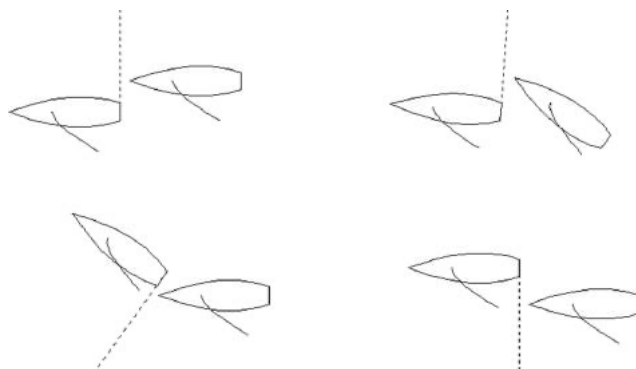
Au moment où l'aile ne peut plus faire d'annonces fiables, elle doit en informer immédiatement les umpires. Si la dernière annonce était « engagé », mais que l'aile cesse ensuite de parler parce qu'elle ne peut plus avoir une vision précise, les umpires pourraient croire à tort qu'il n'y a eu aucun changement dans la situation d'engagement.

Un mot simple et sans équivoque est nécessaire pour que les umpires sachent immédiatement que la situation a pu changer depuis la dernière annonce, et qu'ils ne doivent plus s'attendre à d'autres annonces tant que l'aile n'aura pas retrouvé une vision précise.

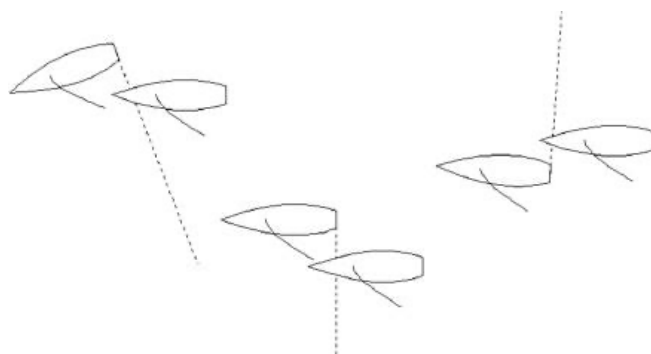
L'annonce recommandée est « **Blackout** » et elle doit être utilisée.

6.4 Aile ; annonces d'engagements

Les schémas suivants illustrent les appels radio corrects de l'aile. Il est préférable de répéter chaque appel au moins trois fois pour s'assurer qu'aucune partie du message ne soit perdue en raison de problèmes radio.



Dans tous les exemples ci-dessus, le bateau de tête est en route libre devant. L'appel de l'aile est « **LIBRE** » ou « **CLEAR** ».



Dans tous les exemples ci-dessus, les bateaux sont « **ENGAGÉS** » ou « **OVERLAP** ».

6.5 Umpire aile ; annonces de distance

Les umpires aile sont fréquemment dans une position où ils peuvent fournir aux umpires des informations précieuses sur les distances.

Par le travers pendant la phase de pré-départ

Dans toutes les situations où l'on se trouve derrière un bateau, il est difficile pour les umpires d'estimer une distance située devant l'étrave du bateau. L'aile peut aider les umpires en commençant ses annonces « **LIBRE/CLEAR** » tôt et en y ajoutant une information de distance. Si le bateau derrière navigue plus vite, les annonces peuvent être : « Libre/Clear une longueur », « Libre/Clear une demi-longueur », « Libre/Clear deux mètres », « Libre/Clear un mètre », « Engagés/Overlap ».

Cela permet aux umpires d'évaluer la vitesse de rapprochement, la distance, d'anticiper et se positionner en conséquence.

Si le bateau devant navigue plus vite, les annonces seront similaires mais dans l'ordre inverse, ce qui aidera également les umpires.

Par le travers au vent arrière

Au vent arrière, si les umpires sont derrière, ils ont besoin de savoir si le bateau derrière revient sur le bateau devant et à quelle vitesse, ainsi que la distance.

Les annonces peuvent être similaires à celles faites par le travers pendant le pré-départ, mais ils doivent commencer lorsque les bateaux sont espacés de deux à trois longueurs et être répétés dès que la distance change.

Derrière

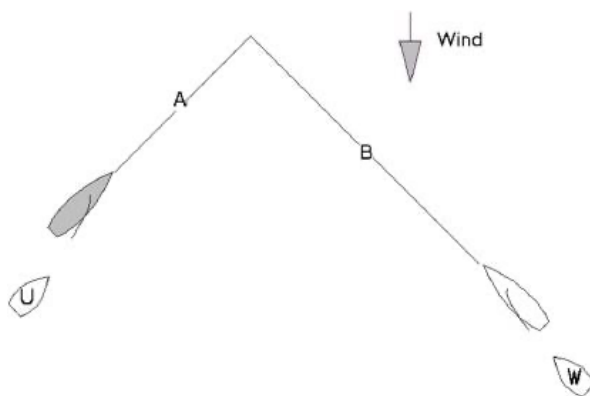
C'est une annonce de distance effectuée en réponse à une demande par radio des umpires. Lorsque les umpires sont positionnés par le travers et que l'aile est derrière, les umpires peuvent demander : « Wing trois, distance entre les bateaux s'il vous plaît. »

L'aile trois peut répondre : « Une demi-longueur. »

Séparés et sur des bords opposés

C'est une annonce de distance donnée en réponse à une demande par radio des umpires. Lorsque des bateaux sur des bords opposés (au près ou au vent arrière) convergent, les umpires peuvent vouloir savoir si les bateaux sont sur des routes de collision ou sinon lequel est devant et de combien.

Le schéma ci-dessous (non à l'échelle) représente une situation où les umpires peuvent demander : « Wing trois, donnez une distance s'il vous plaît. »

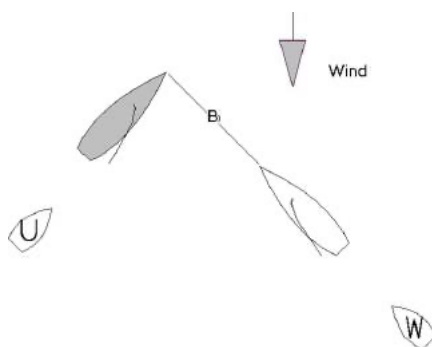


L'aile estime la distance A et répond : « Quatre longueurs... MAINTENANT. » Les umpires voient la distance B à l'annonce « MAINTENANT ». Si B leur semble être six longueurs, ils savent que le bateau bâbord croisera devant. Si B semble être quatre longueurs, ils peuvent se préparer en conséquence.

Situations de croisement

C'est une annonce effectuée en réponse à une demande par radio des umpires. Lorsque des bateaux sur des bords opposés (au près ou au vent arrière) s'approchent d'un croisement serré, les umpires doivent savoir à quel point ce croisement sera serré.

Le schéma ci-dessous montre une situation possible où les umpires peuvent demander : « Wing trois, annoncer bow to bow (proue-à-proue) s'il vous plaît. »



Lorsque la proue du bateau de tête rencontre pour la première fois le prolongement de la route de l'autre bateau, l'aile répond : « BOW TO BOW (proue-à-proue) MAINTENANT. » Les umpires voient alors la distance B au moment du call. Si B est supérieure à une longueur, le croisement semble sûr. Si B est inférieure à une longueur, il peut y avoir un problème.

Il est bon que les umpires répondent à l'aile avec des informations sur la distance. Cela garde tout le monde engagé dans l'action.

6.6 Nombre réduit d'ailes

Une aile par match est un idéal difficile à atteindre. Une ou deux ailes est une situation plus courante, et des systèmes ont été créés pour utiliser ces ailes au maximum.

Aucune aile

C'est insatisfaisant. Il est possible d'avoir une aile en place pour toutes les phases de pré-départ sauf une, en utilisant le « système tournant ». Cela exige que l'umpire 2 serve d'aile pour l'umpire 1, que l'umpire 3 serve d'aile pour l'umpire 2, etc. Seule la dernière paire d'umpires sera sans aile au pré-départ. (Autre option : la dernière paire peut être aile pour tous les autres pré-départs.)

Une aile désignée

L'aile intervient sur tous les pré-départs puis se place à la marque sous le vent. Lorsqu'un match contourne la marque sous le vent, l'aile reste avec ce match jusqu'à croiser le match suivant arrivant à la marque sous le vent. Il fait demi-tour et suit ce match autour de la marque sous le vent puis remonte vers la marque au vent jusqu'à croiser le match suivant descendant, etc.

Ainsi, tous les pré-départs et presque tous les contournements de la marque sous le vent et les arrivées disposeront d'une aile. Autre option : l'aile peut évaluer quel match sur le parcours a le plus besoin d'une aile et aller aider ce match. En arrivant sur zone, l'aile annonce à la radio : « Match deux, vous avez une aile ». Et si ce match a ensuite moins besoin d'une aile et qu'un autre match a davantage besoin d'aide, l'aile peut annoncer : « Match deux, aile out » et se déplacer vers l'autre match.

Deux ailes

La première aile intervient au pré-départ du match 1 puis reste avec ce match jusqu'à la marque au vent ; il se positionne ensuite en suivant un match vers la marque sous le vent jusqu'à croiser le match suivant remontant. Il fait demi-tour et suit ce match autour de la marque au vent puis redescend vers la marque sous le vent jusqu'à croiser le match suivant, etc.

La seconde aile intervient sur tous les autres pré-départs et se place ensuite à la marque sous le vent comme décrit ci-dessus.

Ainsi, tous les pré-départs, tous les contournements de la marque au vent et presque tous les contournements de la marque sous le vent et les arrivées disposeront d'une aile. Deux ailes peuvent donc couvrir presque toute la compétition.

Assistance des umpires

Une couverture encore meilleure est possible lorsqu'il y a peu d'ailes, en utilisant les umpires dont les matches sont terminés. Dès que les matches 1 et 2 sont terminés, leurs umpires reviennent sur la zone et servent d'aile pour les autres matches nécessitant de l'aide. Avec les radios, dès que l'umpire 1 ou l'umpire 2 termine, il annonce : « Umpire 1 (ou 2) libre. Un umpire a-t-il besoin d'une aile ? »

Les umpires doivent s'entraider autant que possible. Par exemple, les matches 2 et 5 contournent une marque en même temps : le match 2 est très serré, le match 5 présente une grande séparation, et aucune aile n'est proche. L'umpire du match 5 peut temporairement jouer le rôle d'aile pendant le contournement du match 2, puis reprendre ses fonctions normales.

Tant qu'un match est encore en cours, les umpires disponibles doivent surveiller la zone pour détecter toute situation où ils peuvent fournir une assistance.

6.7 Observateurs à bord

Depuis 1990, des observateurs à bord sont utilisés lors de certaines grandes compétitions de match racing. A la place ou en complément des ailes, des observateurs peuvent être placés à l'arrière de chaque bateau pour transmettre des informations aux umpires.

Les observateurs ont l'avantage d'être très proches de l'action, toujours en position pour faire des annonces correctes sur les engagements et aussi pour donner des informations sur les contacts entre bateaux ou sur un contact avec une marque.

Autres avantages :

- Ils ne sont jamais mal positionnés. Une aile éprouve souvent des difficultés à maintenir une position permettant d'annoncer des engagements avec certitude.
- L'aile n'a pas besoin de suivre le match ; il peut être placé pour observer la perpendiculaire lors de l'entrée ou à une marque pour annoncer la zone.
- Les umpires ont un contact indépendant immédiat sur le bateau pour évaluer l'aide nécessaire en cas d'avarie, ce qui peut faire gagner du temps.
- Les observateurs sont bien placés pour être témoins indépendants lors d'instructions concernant les bateaux et l'équipement.
- Il y a moins de bateaux dans la zone de course pendant les régates, donc moins de remous.

Le **principal** inconvénient des observateurs à bord :

- Comme ils sont généralement placés près de la poupe, il leur est parfois difficile de déterminer quand un bateau entre dans la zone.

Autres inconvénients :

- Les observateurs ne peuvent pas toujours indiquer la distance entre les bateaux.
- Il peut être difficile de transférer les observateurs vers ou depuis les bateaux par gros temps.
- Des équipages expérimentés peuvent parfois influencer de jeunes observateurs et affecter leurs signaux.
- Les observateurs doivent être en binôme, avec des poids identiques.
- Tous les bateaux ne sont pas adaptés aux observateurs.
- Plus de personnes sont nécessaires que dans le système des ailes.
- Les bateaux peuvent nécessiter des aménagements spécifiques à la poupe pour accueillir les observateurs et leur permettre de regagner le cockpit si la sécurité l'exige.
- Il existe un risque de blessure physique pour un observateur placé à l'extérieur de la poupe. Des questions de responsabilité juridique et d'assurance peuvent se poser.

Les observateurs peuvent embarquer avant que les bateaux quittent le port, ou être embarqués par les umpires peu avant le signal préparatoire. Si les bateaux ne retournent pas au port entre les flights, les umpires peuvent transférer les observateurs ; une procédure sûre est indispensable. Il est recommandé que les observateurs ne restent pas avec le même équipage.

Les observateurs font partie intégrante de l'équipe d'umpires et doivent participer aux réunions d'umpires.

6.8 Rôle des observateurs

Rôle principal

Transmettre aux umpires de match les engagements et les contacts — avec d'autres bateaux et avec les marques.

Rôle supplémentaire

- Témoins possibles lors des instructions
- Rester avec les bateaux après chaque session pour aider au processus de contrôle des avaries

Signaux de bras

Engagement	bras vertical
Route libre devant / route libre derrière	bras horizontal
Contact avec un bateau ou une marque	toucher le haut de la tête puis lever la main, répéter
Pas de contact	pouce levé
Distance entre bateaux au point le plus proche	utiliser les deux mains pour montrer la distance
Pas en vue	bras vers le bas
L'umpire demande un signal	bras de l'umpire levé puis abaissé

Conseils et astuces

Engagements

Regarder perpendiculairement à l'arrière du bateau, y compris le safran, etc.

Surveiller les spinnakers qui peuvent créer l'engagement.

Annoncer l'engagement lorsque les bateaux sont sur des bords opposés (notamment lors d'un virement en couverture).

Les observateurs, les cameramen et les pavillons ne comptent pas pour les engagements.

Continuer à signaler tant que les bateaux sont à une demi-longueur devant ou à deux/trois longueurs sous le vent/au vent.

L'observateur du bateau derrière répète le signal de l'observateur du bateau devant.

Vérification des annonces d'engagement. Avant la course, utiliser un bateau umpire venant de l'arrière et demander à l'observateur de signaler l'engagement lorsque le bateau umpire s'aligne avec le tableau arrière.

Communiquez l'exactitude à l'observateur.

Points généraux

Les binômes d'observateurs doivent être équilibrés en poids. Connaître son binôme et son poids, porter des vêtements de poids similaire.

Se tenir debout à la poupe, ne pas s'asseoir pendant la course.

Les binômes doivent harmoniser leurs positions, par ex : poids au vent.

Ne pas se tenir au pataras ou à un système de contrôle.

Ne pas gêner les cameramen à bord.

Ne pas discuter de sujets liés à la course avec l'équipage après le signal d'avertissement ; la phrase « Je ne suis pas autorisé à vous aider pendant la course » peut être utile. Avant cela, on peut répondre aux questions.

Action des umpires

Les observateurs doivent savoir que s'ils signalent un contact avec une marque, les umpires pénaliseront le bateau.

Les umpires (et les compétiteurs) se fient aux signaux des observateurs pour les engagements, donc ils doivent être précis.

Sécurité

Porter un dispositif de flottabilité individuel approprié.

Être attentif à l'autre bateau et éviter les positions dangereuses.

Déclarer tout conflit d'intérêts

MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

SECTION 7 **GESTION DE COURSE**

7 Gestion de course

7.1 Introduction

7.1.1 Avis de course et instructions de course

L'avis de course doit être publié aussi longtemps à l'avance que possible. L'avis de course et les instructions de course doivent être examinés avec le Chief Umpire avant leur publication.

L'avis de course type et les Instructions de course type de World Sailing pour le match racing sont en permanence disponibles sur le site de World Sailing et sur le site de la FFVoile. Ce modèle doit servir de base pour l'avis de course et les instructions de course d'une compétition gradée. Pour toutes les autres compétitions, World Sailing recommande que les organisateurs s'y conforment autant que possible.

https://www.sailing.org/raceofficials/internationalumpire/document_library.php

7.1.2 Format de la compétition

Une compétition de match racing peut adopter de nombreux formats.

- Des bateaux fournis seront-ils utilisés ?
- La progression se fera-t-elle selon un système d'élimination directe ou au moyen d'un ou plusieurs round robins ?
- Comment les inscriptions seront-elles déterminées ?
- Y aura-t-il une phase de qualification pour les concurrents non classés ?
- Comment les résultats seront-ils établis s'il n'y a pas assez de temps pour terminer le programme ?
- Quel sera le montant du dépôt pour les dommages ?

Chacune de ces options doit être décidée tôt et mentionnée dans l'avis de course.

7.1.3 Relation entre les concurrents et les umpires

Avant la compétition, le Chief Umpire (ou les umpires) et le comité de course doivent se rencontrer et traiter les points décrits dans la liste de briefing figurant à la fin de la section 9 de ce manuel. Le comité de course et le Chief Umpire doivent ensuite organiser un briefing des concurrents pour couvrir les mêmes sujets. Le comité de course doit se référer au Chief Umpire si des questions concernant les règles, les instructions de course ou d'autres conditions régissant la compétition surgissent lors de cette réunion.

Le comité de course et le Chief Umpire doivent travailler en étroite collaboration. Ils doivent se rencontrer avant et après chaque journée de compétition pour discuter et résoudre des questions telles que la zone de course, la gestion des spectateurs, l'état des bateaux, la visibilité des signaux et tout autre élément affectant la qualité de la compétition.

Des réunions quotidiennes entre les concurrents et les umpires, avant et après les courses, sont essentielles au développement du sport et doivent être encouragées. Le comité de course doit organiser un briefing matinal avant les courses pour discuter des procédures du comité de course, annoncer la zone de course utilisée et d'autres éléments connexes. Le Chief Umpire organise généralement un débriefing l'après-midi, au cours duquel les umpires examinent les décisions que les concurrents souhaitent discuter. Il est utile que le comité de course assiste à cette réunion et soit prêt à répondre aux commentaires et questions concernant ses procédures.

7.1.4 Voiliers prêtés

Les plus grands défis pour l'organisateur d'une épreuve de match racing concernent les voiliers prêtés. Les propriétaires de ces bateaux seront légitimement préoccupés par la manière dont leurs bateaux seront utilisés et par leur état à la fin de l'épreuve. Les organisateurs doivent rappeler aux concurrents et aux umpires que l'épreuve ne pourrait pas être organisée sans la générosité des propriétaires et que leurs bateaux doivent être respectés.

Plusieurs mesures peuvent être mises en place pour garantir le soutien durable des propriétaires. Avant l'épreuve, l'organisateur doit établir des règles d'utilisation et d'entretien des bateaux. Un exemple de conditions figure en annexe des instructions de course type de World Sailing.

Les propriétaires doivent pouvoir commenter ces règles et ajouter des exigences propres à la classe de bateaux utilisée. Juste avant l'épreuve, un membre du comité de course doit inspecter chaque bateau en présence de son propriétaire ou de son représentant. Tout l'équipement doit être inventorié et tout dommage constaté.

Dès la première réunion des concurrents, les umpires et le comité de course doivent rappeler aux concurrents que le bon entretien des bateaux prêtés est essentiel. Des inspections doivent être effectuées à la fin de chaque journée de course. Il est recommandé de photographier tout dommage afin de faciliter ultérieurement une déclaration d'assurance ou la détermination des responsabilités.

Informez les concurrents qu'une retenue sera effectuée sur leur dépôt de garantie si le bateau n'est pas correctement sécurisé. World Sailing encourage les organisateurs à prévenir les concurrents qu'ils peuvent être exclus du reste de l'épreuve et interdits de participation à de futurs événements organisés par la même autorité organisatrice si un équipage manipule un bateau de manière incorrecte ou cause un dommage qui aurait pu être évité avec un comportement de bon marin. Un modèle de rapport de dommages est joint à la fin de cette section du manuel.

Un autre aspect important de l'organisation d'un match racing est l'égalisation des bateaux prêtés. L'organisateur a tout intérêt à prévoir une ou plusieurs personnes pour harmoniser le réglage de chaque bateau et s'assurer du bon fonctionnement de tout l'équipement. Parmi les points à vérifier :

- État de la carène
- Position du mât
- Longueur de l'étai
- Tension des haubans
- État des voiles
- Électronique
- Girouettes en tête de mât
- Compas
- Aménagement du pont
- Poids du bateau et répartition du poids
- Retrait du matériel superflu

Il est beaucoup plus important de sélectionner des bateaux aussi identiques que possible que de choisir les plus rapides de la flotte. Si l'égalisation n'est pas possible, il faut constituer des paires de bateaux aussi équivalentes que possible et les garder ensemble pendant tout le round robin. Cela compliquera la rotation des bateaux, mais garantira une compétition plus équitable.

Pendant l'épreuve, le comité de course doit suivre la performance de chaque bateau (en plus des classements des concurrents), avant le début des demi-finales. Il pourra ainsi sélectionner les quatre bateaux présentant les résultats les plus homogènes.

7.2 Personnel requis

7.2.1 Les umpires

Les umpires doivent être prêts à réagir aux situations dans chaque match ; l'organisateur doit donc prévoir un nombre suffisant d'umpires. Au minimum, cela signifie deux umpires pour chaque match en cours. Ainsi, si la flotte comprend dix bateaux, avec cinq matchs se déroulant simultanément, l'organisateur devra prévoir au moins dix umpires. Pour la plupart des événements, il est acceptable d'associer un umpire expérimenté avec un umpire moins expérimenté.

A mesure que le niveau de compétition et l'importance des événements augmentent, les exigences concernant le nombre et les compétences des umpires augmentent également. Pour les compétitions régionales, il est fortement souhaitable d'avoir au moins un umpire international World Sailing et de fournir deux umpires supplémentaires qui serviront d'ailes (voir section 6).

Pour les événements gradés, les exigences minimales concernant les umpires sont établies par World Sailing dans les World Sailing Standard Guidelines for Grade 1 and Grade 2 Match Racing Events.

7.2.2 Le comité de course

Les membres du comité de course doivent être expérimentés et capables de passer de nombreuses heures sur l'eau sans que leurs performances ne se dégradent.

Les tâches à bord du bateau du comité de course sont particulièrement intenses et un effectif suffisant est très important. L'effectif minimal recommandé est :

- Préposé aux signaux sonores
- Pavillons (au moins deux personnes)
- Viseur de ligne
- Chronométrateur
- Secrétaire
- Président du comité de course

Chaque bateau mouilleur doit avoir, autant que possible, au moins deux personnes à bord.

7.2.3 Autres personnes sur l'eau

Si les équipages changent de bateau entre les flights, il faut prévoir les moyens nécessaires pour ces changements. Plusieurs bateaux, de préférence à boudins souples, doivent être affectés exclusivement à cette tâche. Si possible, ayez des personnes supplémentaires à bord de chaque bateau affecté aux changements. Elles monteront à bord de chaque voilier et le feront naviguer sous grand-voile seule pendant que les concurrents sont conduits vers leur prochain bateau. Les umpires peuvent également aider au changement d'équipage.

La cause la plus fréquente et la plus frustrante de retard entre les flights est le temps perdu en raison des avaries. Peu importe l'énergie consacrée à inspecter et réparer les bateaux à terre, les avaries sont inévitables. Les organisateurs de la compétition ont tout intérêt à assigner au moins un bateau, doté d'un personnel suffisant et compétent, à la tâche exclusive de réparer les bateaux sur l'eau. Le ou les bateaux affectés aux réparations devraient être rapides et facilement manœuvrables et, si possible, avoir des boudins souples. Des pièces de rechange susceptibles de casser (telles que tangons de spinnaker, voiles, safrans et sticks, écoutes, winches et manilles) doivent être embarquées, ainsi que des outils et du ruban de réparation pour voiles.

Selon la nature de la compétition, un organisateur peut également devoir prévoir du personnel pour encadrer les bateaux de spectateurs, les bateaux VIP, presse, télévision et photo.

7.3 Le parcours

Emplacement

Le match racing présente un fort attrait pour les spectateurs. Pour cette raison, il devient de plus en plus courant que des matchs se déroulent dans des endroits qui seraient inadaptés à une régata en flotte. Les concurrents, en particulier ceux de plus haut niveau, comprennent et acceptent le fait que les matchs sont susceptibles d'être disputés dans des zones où les conditions peuvent ne pas être uniformes sur tout le plan d'eau.

Un organisateur peut souhaiter organiser une compétition de match racing dans un port, près de la côte ou dans un autre endroit favorable à la présence de spectateurs. Dans ce cas, il doit veiller à informer les concurrents et les umpires des conditions locales, telles que les hauts-fonds et les chenaux de navigation. En revanche, il est préférable d'éviter de courir dans des zones où l'on peut s'attendre à un trafic important de bateaux de plaisance ou de commerce.

Configuration

Le parcours privilégié en match racing est un parcours au vent-sous le vent avec une arrivée sous le vent. Les marques se contournent généralement par tribord, car cela offre les défis tactiques les plus importants et les meilleures possibilités de changements de leader.

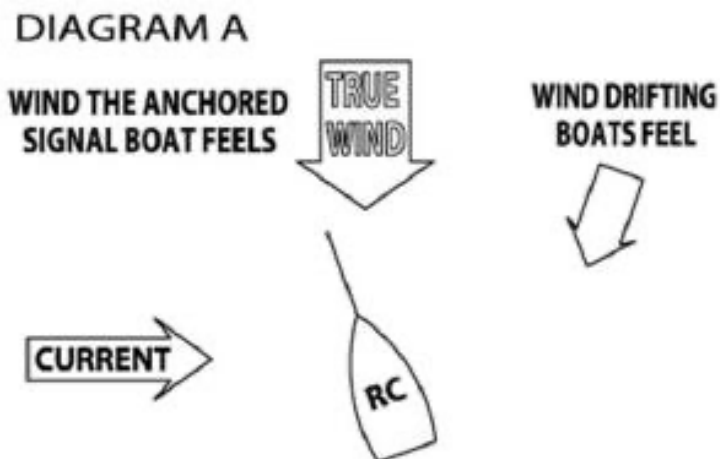
Les options sont d'un ou plusieurs tours. Chaque fois que possible, deux tours devraient être utilisés : cela offre aux concurrents les défis tactiques les plus riches et les meilleures occasions de changements de leader. Un parcours à un tour peut être approprié lorsque le temps disponible pour terminer un round robin est très limité ou lorsque des conditions météorologiques défavorables sont attendues. Un parcours à trois tours peut être pertinent si la zone de navigation est restreinte.

Étant donné la courte longueur du parcours et la volonté d'offrir des possibilités de changements de leader, il est essentiel d'établir le parcours correctement. Cela signifie fournir des bords de vent arrière aussi parallèles que possible au vent dans lequel naviguent les bateaux. Pour une discussion sur l'effet du courant, voir ci-dessous.

La marque sous le vent devrait être placée à environ 50 mètres au vent de la ligne de départ. Si possible, la bouée de départ devrait être d'une forme et/ou d'une couleur différente de la marque sous le vent. Un schéma de parcours figure dans les instructions de course type de match racing de World Sailing, disponibles sur le site de World Sailing et de la FFVoile.

Le courant

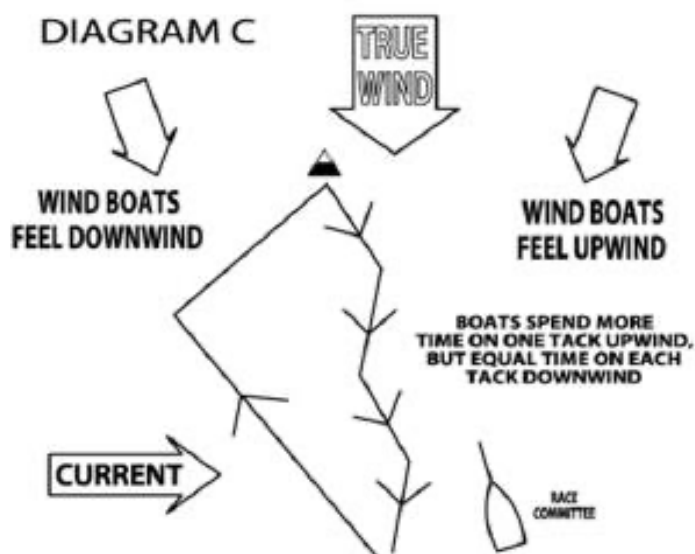
Les comités de course doivent être conscients que le vent observé depuis un bateau de comité de course ancré ne sera pas le même que celui observé depuis un bateau dérivant ou naviguant dans le courant. Dans les zones où le courant est un paramètre, les comités de course devraient se fier aux relevés de vent provenant de bateaux de comité dérivants.



Si l'effet du courant est marginal, le comité de course devrait envisager de sacrifier légèrement le bord au vent afin de fournir un bord de vent arrière perpendiculaire. Dans ce cas, la marque au vent peut être placée légèrement dans le courant. Il en résultera que les bateaux navigueront au près plus longtemps sur un bord que sur l'autre.

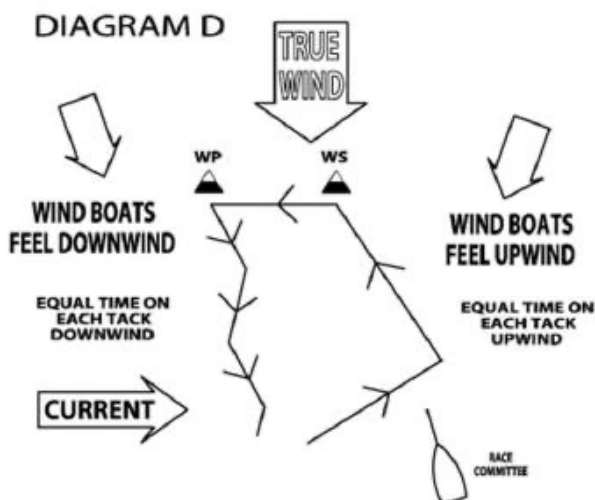
Au fur et à mesure des matchs, le comité de course devrait chronométrer les bateaux sur chaque bord lorsqu'ils descendent vent arrière. Idéalement, ils devraient passer un temps égal sur chaque bord.

Si ce n'est pas le cas, la marque au vent peut être ajustée entre les flights ou un changement de parcours peut être effectué (voir le schéma suivant). Si les bateaux naviguent plus longtemps sous le vent sur le bord tribord, la marque au vent doit être déplacée vers la gauche en regardant vers le vent, et vers la droite en regardant vers le vent s'ils naviguent plus longtemps sur le bord bâbord au portant.



Si l'effet du courant est important (c'est-à-dire un courant fort s'écoulant presque perpendiculairement à un vent faible à modéré), l'utilisation de deux marques au vent devrait être envisagée, et les instructions de course type prévoient une section pour faciliter la mise en œuvre de ce dispositif. Si le courant s'écoule de gauche à droite en regardant vers le vent, les bateaux devraient être informés qu'ils doivent d'abord passer la marque WS puis WP. Dans un courant s'écoulant de droite à gauche en regardant vers le vent, les bateaux devraient passer d'abord WP puis WS. Les marques WS et WP doivent être placées de manière à fournir des bords au vent et de vent arrière alignés avec le vent réel. Le relèvement compas vers ces deux marques depuis la marque sous le vent peut varier de plus de 40 degrés selon la vitesse du vent et du courant, la différence de relèvement entre le vent et le courant et

la longueur du bord au vent. (Notez que, dans chaque cas, la marque sous le vent doit toujours être contournée par tribord.)



Longueur

L'attrait du match racing, tant pour les spectateurs que pour les concurrents, réside dans de nombreuses courses courtes et tactiques. Les courses doivent donc être de courte durée. On préférera donc un bord de près d'environ 6 minutes et une durée totale d'environ 20 minutes, hors procédure de départ.

Réduire un parcours

En général, il n'y a pas de temps limite pour terminer un match. Les parcours ne devraient être réduits que dans des circonstances exceptionnelles, et seulement après avoir consulté les umpires.

7.4 Annuler une course en cours

Un bon comité de course gérant une course en flotte n'hésiterait pas à annuler une course s'il estime qu'une erreur comme une erreur de chrono ou l'envoi d'un mauvais pavillon s'est produite. Ce principe ne s'applique pas nécessairement au match racing. Les comités de course doivent être conscients qu'annuler une course, même avant le signal de départ, peut effacer un avantage important acquis par l'un des bateaux.

Cependant, si le comité de course pense avoir commis une erreur susceptible d'affecter l'issue d'un match, il est préférable d'annuler rapidement afin qu'il puisse être recouru sans délai. Le principe directeur est que si l'erreur entraînerait presque certainement une réparation sous la forme d'un nouveau match, le comité de course gagne du temps en annulant immédiatement après avoir constaté l'erreur. Il est préférable de consulter les umpires avant d'annuler.

Si le vent tourne au point que l'un ou l'autre bateau n'ait pas besoin de virer de bord sur le premier bord, alors la course doit également être annulée. Les instructions de course type le permettent. Après que les bateaux ont contourné la première marque, la course ne devrait être annulée que dans des circonstances exceptionnelles, car le leader serait alors pénalisé.

Dans des circonstances très particulières, les umpires peuvent recommander qu'un match soit annulé.

Bien que la décision appartienne au comité de course, il devrait accorder une attention particulière à une telle recommandation.

Voici une ligne directrice pour déterminer quand un match devrait être annulé par petit temps ou dans des vents instables :

En match racing, il n'y a normalement pas de temps limite global pour une course. En effet, la dernière chose à faire serait d'annuler une course un peu trop longue et se retrouver quand même avec trop peu de temps pour la recourir. Cela signifie que, lorsqu'il s'agit de décider d'annuler un match pour manque de vent, il n'existe aucune réponse absolue. Deux approches différentes existent pour traiter ce problème.

Ces deux approches doivent être considérées comme une extension du Call de match racing MR L1, qui donne d'autres critères d'annulation.

Approche 1. Se concentrer sur la constance

Un match devrait être annulé lorsque :

- Au signal préparatoire, l'un ou l'autre bateau ne progresse pas suffisamment pour pouvoir satisfaire aux exigences d'entrée,
- Pendant la phase de pré-départ, les bateaux sont incapables de faire du circling et de conserver une manœuvrabilité minimale,
- Sur le premier bord au vent, l'un ou l'autre bateau entre dans la zone autour de la marque au vent sans avoir viré de bord après avoir pris le départ, ou
- Aucun des deux bateaux ne progresse de manière significative pendant deux minutes.

La décision d'annuler doit être indépendante de la situation du match au moment considéré. Même si un bateau est en tête et que l'autre a une pénalité en attente, le match doit être annulé si l'un des critères ci-dessus est rempli. Sinon, la décision deviendrait : si Jaune gagne, la course est maintenue, mais si Bleu revient, nous annulerons. L'objectif de ces critères est de réduire la part de jugement au profit de la constance, car les concurrents ont du mal à comprendre qu'un match soit annulé alors qu'un autre match, dans les mêmes conditions, ne l'est pas.

Approche 2. Se concentrer sur le jugement

La décision d'annuler relève uniquement de la responsabilité du comité de course ; les umpires peuvent suggérer ou recommander, mais non décider. Pour le comité de course, les critères ci-dessus constituent des lignes directrices et non des directives ou des règles strictes. Il doit faire preuve de discernement dans l'application de ces critères.

L'annulation doit toujours refléter l'équité de la compétition : plus une course avance, moins il est équitable de l'annuler. Ainsi, l'importance de certains critères évolue au cours d'un match. Le quatrième critère ci-dessus est davantage applicable pendant le pré-départ et sur le premier bord. Il devient de moins en moins pertinent sur chacun des bords suivants.

7.5 Lignes de départ

Longueur

Comme indiqué ci-dessous, les bateaux disposent d'un temps limité pour entrer dans la zone de départ et manœuvrer se positionner et obtenir le contrôle. Plus la ligne de départ est longue, plus une partie de ce temps limité est perdue lorsque les bateaux naviguent l'un vers l'autre. De plus, une ligne de départ longue peut également affecter l'avantage d'être le bateau Jaune. Pour ces raisons, il est suggéré que la ligne de départ ait une longueur d'environ 20 à 30 secondes. A titre d'exemple, si un bateau navigue le long de la ligne de départ à 5 nœuds, il parcourt environ 2,5 mètres par seconde. Dans ces conditions, la longueur appropriée de la ligne de départ serait d'environ 65 mètres.

Une fois le bateau du comité de course en position, consacrez quelques minutes à observer la vitesse des bateaux naviguant au travers dans les conditions existantes. Le comité de course peut trouver utile de demander à un concurrent de passer derrière le bateau du comité de course et de naviguer au

reaching tribord pendant qu'il observe. Ces données peuvent être utilisées comme guide pour mouiller la ligne de départ.

Chronométrez la progression des bateaux naviguant au travers le long de la ligne afin d'évaluer son angle et sa longueur. Cela donnera au comité de course la possibilité de confirmer que la longueur est appropriée et de procéder aux ajustements nécessaires.

Angle

L'angle de la ligne de départ est tout aussi important que sa longueur. En course en flotte, il est préférable d'établir une ligne de départ perpendiculaire à la direction du vent. Le même principe s'applique au match racing, mais pas avec la même exigence. Pendant les manœuvres de pré-départ, le comité de course doit observer comment les bateaux gèrent le premier croisement après l'entrée. Si le bateau entrant par l'extrémité bâbord peut croiser systématiquement devant le bateau entrant par l'extrémité tribord, il existe un problème avec la ligne de départ. Le problème provient généralement d'un ou plusieurs des éléments suivants :

- l'extrémité tribord de la ligne est au vent de l'extrémité bâbord ;
- l'effet du courant n'a pas été correctement pris en compte ;
- la ligne de mouillage du bateau comité gêne le bateau entrant par tribord ;
- le pavillon de ligne est trop en arrière sur le bateau du comité de course.

Le comité de course doit alors ajuster la ligne de départ en combinant :

- déplacer la bouée de départ bâbord au vent,
- placer un orin sur la ligne de mouillage, ou
- avancer le pavillon de ligne vers l'étrave du bateau comité.

7.6 Procédures de départ

Système de départ

Le système de départ est défini par la règle C3. Au cours d'un flight, chaque match partira à des intervalles de cinq minutes, le signal de départ d'un match servant de signal d'avertissement pour le match suivant.

Un exemple de feuille de départ d'un flight de cinq matchs est présenté à la fin de cette section.

Pavillons

Le comité de course arborera de nombreux pavillons pendant la procédure de départ. Des pavillons superflus ou trop proches les uns des autres peuvent perturber les concurrents. Il faut éviter d'arborer des pavillons inutiles pour le départ (tels que pavillon national, guidon de club, pavillon comité de course, pavillon personnel ou pavillons de sponsor). Il faut également veiller à ce que chaque pavillon soit séparé horizontalement et verticalement des autres. Enfin, le comité de course doit tenter d'arborer chaque pavillon spécifique depuis le même emplacement tout au long de la compétition.

Signaux sonores

Dans de nombreuses régions du monde, les comités de course utilisent un pistolet ou un canon pour les départs de courses. Compte tenu de la courte ligne de départ et du coût des munitions, les cornes de brume conviennent, sauf par vent très fort. Les sifflets doivent être évités. Les umpires les utilisent, et un sifflet provenant du bateau comité pourrait perturber les concurrents.

Il est courant d'utiliser un pistolet pour le signal d'attention puis une corne de brume pour les autres signaux.

Entrée incorrecte

Les umpires et les ailes détermineront si la coque d'un bateau était à l'extérieur de son extrémité assignée de la ligne de départ au signal préparatoire. Le comité de course ne doit émettre aucun signal sonore ou visuel si un bateau n'a pas respecté cette exigence.

S'il n'y a pas d'aile et que le bateau comité est la marque de départ, les umpires du dernier match peuvent demander au comité de course d'aider à juger si la coque du bateau à l'entrée tribord était à l'extérieur de son extrémité assignée au moment du signal préparatoire.

A partir du signal préparatoire, chaque bateau dispose de deux minutes pour que sa coque franchisse complètement et dégage la ligne de départ pour la première fois depuis le côté parcours. Une fois cela fait, il peut naviguer où il veut. Si les deux bateaux l'ont fait, aucun signal ne doit être donné. Si un bateau ne l'a pas fait, le comité de course doit effectuer un signal sonore et afficher le pavillon d'identification du bateau n'ayant pas effectué une entrée correcte. Le cas échéant, ce signal est donné deux minutes avant le signal de départ. Le pavillon doit être retiré après une minute ou lorsque les umpires ont signalé la pénalité, selon ce qui se produit en premier. Lorsque le comité de course constate qu'un bateau (ou les deux) n'est pas entré correctement, il peut en informer les umpires par radio, mais doit malgré tout effectuer les signaux au bon moment.

Départs prématurés

Il appartient au comité de course d'informer les concurrents et les umpires lorsque la coque d'un bateau est du côté parcours de la ligne de départ ou de ses prolongements au signal de départ. Ceci est réalisé par un signal sonore bref et en arborant des pavillons de couleur (jaune ou bleu) correspondant au pavillon d'identification du bateau concerné. Chaque pavillon doit être retiré dès que la coque du bateau revient entièrement du côté pré-départ de la ligne ou de ses prolongements, ou au bout de deux minutes.

Il est essentiel que le comité de course dispose d'une procédure permettant d'arborer des pavillons de rappel dans les 1 à 2 secondes suivant le signal de départ. En match racing, il y a davantage de demandes de réparation pour des rappels tardifs que pour toute autre raison.

Il arrive parfois que les deux bateaux soient sous la ligne au signal de départ mais naviguent ensuite du côté parcours (en franchissant le prolongement de la ligne) sans jamais franchir la ligne de départ. Dans ce cas, le comité de course doit arborer immédiatement le pavillon d'identification (bleu et/ou jaune), mais sans effectuer de signal sonore. Le pavillon doit être retiré dès que la coque revient entièrement du côté pré-départ ou au bout de deux minutes.

Retard

Le comité de course ne doit retarder une procédure de départ en cours qu'en cas d'erreur significative ou de changement substantiel des conditions météorologiques. Il doit tenir compte qu'un retard annule tout avantage acquis par un bateau, comme celui d'avoir provoqué une pénalité en suspens pour l'adversaire. La règle générale est : « En cas de doute, ne retardez pas ». En cas de retard, le prochain signal sera un nouveau signal d'attention, arboré une minute après que l'Aperçu a été affalé (avec un signal sonore).

7.7 Changements de parcours

Quand et où changer le parcours

Un comité de course doit toujours rester attentif à la manière dont la configuration du parcours affecte les concurrents. Idéalement, les bords de près et de portant doivent être droits. Cela offre davantage de possibilités de changements de leader. Si les bateaux passent nettement plus de temps sur un bord que sur l'autre, en particulier au vent arrière, il est probablement nécessaire d'ajuster le parcours.

World Sailing ne recommande pas de modifier les bords de vent arrière en match racing. L'expérience montre qu'il existe un risque élevé d'erreur préjudiciable, surtout parce que le bateau comité et la bouée d'arrivée doivent aussi être déplacés. En revanche, les modifications de parcours pour le bord de près sont relativement simples et doivent être envisagées si un ajustement est nécessaire, plutôt que d'attendre que toutes les courses en cours soient terminées.

Signaler le changement de parcours

Les changements de parcours au vent peuvent être signalés à deux endroits.

Pour les bateaux déjà en course, le comité de course peut signaler un changement au niveau de la marque sous le vent. Comme des signaux peuvent également être faits depuis le bateau comité (voir ci-dessous), il est essentiel de positionner un bateau aussi près que possible de la marque sous le vent. Un comité de course ne doit jamais croire qu'il peut signaler une modification pour un match et retirer le signal avant l'arrivée du match suivant. Pour cette raison, le comité de course doit utiliser des pavillons pour indiquer le numéro du match auquel le signal s'applique.

Pour les bateaux n'ayant pas encore pris le départ, le bateau comité peut signaler un changement de la marque au vent en arborant le pavillon C avec le signal préparatoire de chaque match concerné, accompagné de plusieurs signaux sonores répétés.

La nouvelle marque doit être d'une forme et/ou d'une couleur facilement distinguable de l'ancienne. S'il est souhaitable de placer l'ancienne marque exactement à l'emplacement de la nouvelle, les deux marques peuvent être reliées par une courte aussière et ancrées avec un seul mouillage.

Les instructions de course type de World Sailing pour le match racing contiennent des précisions supplémentaires sur ces procédures.

Procédures du bateau mouilleur

Les relevés de vent exprimés en relèvements compas sont d'une utilité limitée pour le comité de course, qui sera très occupé pendant un match. Il est recommandé que le mouilleur au vent se positionne, en dérive, directement au vent de la marque sous le vent, à la distance désirée, chaque fois que possible. Le comité de course pourra alors visualiser rapidement :

- la direction du vent,
- la nécessité éventuelle de modifier le parcours.

De plus, le mouilleur sera au bon endroit pour mouiller une nouvelle marque sur ordre. Cette méthode évite l'usage de la radio pour transmettre des relevés de vent.

7.8 Finir

Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée est souvent la même que la ligne de départ. Le bateau comité et la bouée de départ/arrivée doivent rester en place. Le comité de course doit éviter de rééquilibrer la ligne. Avec des courses courtes, il n'y a presque jamais le temps de procéder à un tel ajustement. Il n'est pas rare que des bateaux finissent pendant que d'autres prennent le départ. Cela crée souvent du chaos et il arrive (rarement) que, pour éviter cela, le comité de course place la ligne de départ d'un côté du bateau et la ligne d'arrivée de l'autre.

Pénalités

Quand un match approche de l'arrivée, les umpires informeront le bateau comité si un bateau (ou les deux) doit effectuer une pénalité avant de finir. Un bateau tenu d'effectuer une pénalité doit abaisser la tête de son spinnaker sous le vit-de-mulet, passer bout au vent, puis abattre jusqu'à un cap supérieur à 90° du vent réel avant de finir.

Une des manières les plus courantes d'effectuer une pénalité est de franchir la ligne d'arrivée à la bouée, virer autour de celle-ci, abattre jusqu'au vent arrière, puis refranchir la ligne. Une autre méthode consiste à affaler le spinnaker près ou sur la ligne d'arrivée, virer puis abattre sur l'autre bord pour franchir à nouveau la ligne. Il est important que les umpires donnent un signal sonore au moment précis où ils décident que la pénalité est terminée.

Il est ensuite simple pour le comité de course de déterminer si la coque du bateau était entièrement du côté parcours de la ligne d'arrivée au signal sonore des umpires avant de finir. Si ce n'est pas le cas, le bateau n'a pas fini. Pour tout le reste, les umpires déterminent si la pénalité a été effectuée correctement.

Signaux

Le pavillon bleu ou la forme bleue indiquant que le bateau comité est en poste ne doit pas être utilisé en match racing (règle C3.3). Sauf si le comité de course procède aux départs des matchs suivants, le seul pavillon visible à l'approche de la ligne doit être le pavillon de ligne.

Le comité doit indiquer aux concurrents et aux umpires quel bateau a terminé en premier (après avoir effectué une pénalité si nécessaire) en arborant pendant quelques secondes son pavillon d'identification bleu ou jaune. Aucun signal sonore ne doit être émis pour éviter toute confusion avec un signal des umpires ou un signal de départ d'un match suivant.

Montrer le pavillon du bateau qui finit premier n'a aucune signification réglementaire : c'est un simple service aux concurrents, aux umpires, aux spectateurs et aux médias.

7.9 Classement

Le système de classement en match racing est défini dans les règles C10 et C11. Il est conseillé de consulter le Chief Umpire avant de publier les résultats finaux ou d'annoncer les concurrents qualifiés pour le tour suivant. Pour les événements gradés, le Chief Umpire doit signer les résultats avant leur transmission à World Sailing pour les classements mondiaux.

Un modèle de feuille de score est présenté à la fin de cette section.

7.10 Équipement du comité de course et des umpires

La section 8 liste l'équipement nécessaire aux umpires et au comité de course. Le comité de course et le Chief Umpire doivent déterminer suffisamment tôt qui est responsable de la disponibilité de ce matériel.

7.11 Jurys internationaux

La règle C6.7 a ajouté une nouvelle règle (règle N1.10) à l'annexe N permettant de nommer un umpire international au sein d'un jury, ou d'un panel de celui-ci, en remplacement d'un juge international.

Exemple d'une séquence de départs

5 matchs par flight

Temps en minutes	Signal visuel	Signal sonore	Significations
27	Pavillon F	Canon	Attention
26	Pavillon F affalé	Rien	
25	Flamme numérique 1 pour le premier match	Corne de brume	Avertissement
24	Pavillon P	Corne de brume	Préparatoire (début du temps d'entrée)
22	Pavillon d'identification du bateau qui ne satisfait pas à la règle C4.2	Corne de brume (seulement si ne satisfait pas à la règle C4.2)	Fin du temps d'entrée
21	Affaler le pavillon P	Corne de brume	1 minute du départ
20	Affaler la flamme 1 Arborer la flamme 2	Corne de brume	Départ du match 1 Avertissement du match 2
19	Pavillon P	Corne de brume	Préparatoire (Début du temps d'entrée)
17	Pavillon d'identification du bateau qui ne satisfait pas à la règle C4.2	Corne de brume (seulement si ne satisfait pas à la règle C4.2)	(Fin du temps d'entrée)
16	Affaler le pavillon P	Corne de brume	1 minute du départ
15	Affaler la flamme 2 Arborer la flamme 3	Corne de brume	Départ du match 2 Avertissement du match 3
14	Pavillon P	Corne de brume	Préparatoire (Début du temps d'entrée)
12	Pavillon d'identification du bateau qui ne satisfait pas à la règle C4.2	Corne de brume (seulement si ne satisfait pas à la règle C4.2)	Fin du temps d'entrée
11	Affaler le pavillon P	Corne de brume	1 minute du départ

10	Affaler la flamme 3 Arborer la flamme 4	Corne de brume	Départ du match 3 Avertissement du match 4
9	Pavillon P	Corne de brume	Préparatoire (début du temps d'entrée)
7	Pavillon d'identification du bateau qui ne satisfait pas à la règle C4.2	Corne de brume (seulement si ne satisfait pas à la règle C4.2)	Fin du temps d'entrée
6	Affaler le pavillon P	Corne de brume	1 minute du départ
5	Affaler la flamme 4 Arborer la flamme 5	Corne de brume	Départ du match 4 Avertissement du match 5
4	Pavillon P	Corne de brume	Préparatoire (début du temps d'entrée)
2	Pavillon d'identification du bateau qui ne satisfait pas à la règle C4.2	Corne de brume (seulement si ne satisfait pas à la règle C4.2)	Fin du temps d'entrée
1	Affaler le pavillon P	Corne de brume	1 minute du départ
0	Affaler la flamme 5	Corne de brume	Départ du match 5

MODÈLE DE FEUILLE DE SCORE

ROUND ROBIN

10 SKIPPERS

10 skippers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Score	Classement
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

MODÈLE DE FEUILLE DE DÉCLARATION DE DOMMAGE

Nom de la compétition – date et lieu

REMARQUE IMPORTANTE : Si vous constatez des dommages sur le bateau après l'avoir pris en charge, veuillez en informer le comité de course sur le bateau de changement avant la course.

FEUILLE DE DÉCLARATION DE DOMMAGE	
NOM DU BATEAU	
NOM DU SKIPPER	
DATE / HEURE	
DESCRIPTION DU DOMMAGE	
Signature du skipper	

A UTILISER SEULEMENT PAR LE COMITE DE COURSE	
Déclaration de dommage reçue :	État satisfaisant après réparation : OUI / NON
Réparation acceptée : OUI / NON	
Montant du dommage :	
Commentaires :	

REMARQUE : LES SKIPPERS SONT TENUS DE FOURNIR AU COMITE DE COURSE DES DÉCLARATIONS DE DOMMAGES DÛMENT REMPLIES CHAQUE FOIS QU'UN DOMMAGE OU UNE PERTE EST CONSTATE.

MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

SECTION 8 **SUGGESTIONS D'EQUIPEMENT**

8 Suggestions d'équipement

8.1 Les bateaux des concurrents

Chaque bateau concurrent doit être équipé d'un jeu de 5 pavillons comprenant :

- pavillon Y (réclamations bateau contre bateau)
- pavillon rouge (réclamations avec pavillon rouge)
- pavillon vert ou L (avarie)
- bleu (pavillon d'identification)
- jaune (pavillon d'identification)

Le pavillon Y doit être approximativement carré de 30 cm de côté, monté sur une hampe courte.

Les pavillons rouge et vert ainsi que le pavillon L doivent être approximativement carrés de 30 cm de côté et pouvoir être fixés à un hauban ou au pataras.

Les pavillons bleu et jaune doivent être d'au moins 40 cm de côté et pouvoir être fixés à un pataras.

8.2 Les pavillons des umpires

L'autorité organisatrice est généralement responsable de fournir les pavillons des umpires. Chaque bateau umpire et chaque bateau aile doit être équipé d'un jeu de 7 (ou 5) pavillons :

- vert et blanc
- 2 bleus (ou 1 pavillon bleu et 2 formes bleues si des formes sont utilisées)
- 2 jaunes (ou 1 pavillon jaune et 2 formes jaunes si des formes sont utilisées)
- rouge
- noir

Tous les pavillons doivent mesurer au moins 40 cm de côté et être montés sur des hampes d'environ 80 cm de long.

Les pavillons jaunes et bleus doivent être de la même couleur que les pavillons jaunes et bleus fournis aux concurrents.

Les pavillons vert et blanc devraient de préférence être constitués de quatre carrés alternant entre le vert et le blanc.

En plus des pavillons énumérés ci-dessus, chaque bateau umpire peut être identifié par un pavillon blanc portant « U », « IU » ou « Umpire » (en noir).

Les bateaux aile peuvent être identifiés par un pavillon blanc portant le mot « Wing » (en noir).

8.3 Les pavillons du bateau du comité de course

En plus du jeu habituel de pavillons, le bateau du comité de course chargé des signaux doit être équipé de pavillons de rappel jaunes et bleus (de la même couleur que les pavillons fournis aux concurrents), de flammes pour distinguer le flight et le match (généralement des flammes numériques), du 3^{ème} substitut ainsi que des pavillons F et P.

Certains comités de course sont passés à l'utilisation de pavillons portant de grands chiffres pour indiquer la période du compte à rebours, par exemple 7 ou 6, 5, 4, 1, etc., au lieu des flammes numériques ou d'autres pavillons du CIS.

8.4 Équipement des umpires

Chaque bateau umpire doit être équipé d'une radio VHF (le Chief Umpire doit normalement disposer d'une radio supplémentaire pour communiquer avec le comité de course ou permettre la communication avec d'autres groupes comme les médias, une personne du bateau comité de course, etc.). Les umpires fournissent toujours leurs propres sifflets, et parfois aussi leurs radios, mais le Chief Umpire et le responsable du comité de course doivent en discuter avant la compétition.

Chaque umpire est censé avoir son propre sifflet, qui doit être de bonne qualité. Le type utilisé par les arbitres de football produit un son qui porte sur de longues distances.

Le Chief Umpire doit également être informé s'il existe, dans le pays ou le club où se déroule la compétition, une obligation de détenir un permis pour piloter des bateaux à moteur. Si tel est le cas, tous les umpires doivent en être informés avant leur arrivée sur le site.

En outre, il peut être obligatoire de transporter ou de porter des équipements individuels de flottabilité. Si une telle obligation existe, les umpires doivent savoir à l'avance si cet équipement sera fourni ou s'ils doivent apporter le leur.

Les umpires fournissent généralement aussi leurs propres lunettes de soleil, crème solaire, chapeau, protection du visage, sac étanche, équipement de mauvais temps, vêtements chauds (par exemple des sous-vêtements thermiques si nécessaire), livre de règles, montre, carnet et crayon.

Ils auront également une copie de l'avis de course et des instructions de course ainsi que de leurs avenants.

8.5 Les marques

Il est fortement recommandé que la marque de départ / d'arrivée soit d'une forme et/ou d'une couleur permettant de la distinguer de la marque sous le vent. De même, une marque de changement de parcours devrait être d'une forme et/ou d'une couleur différente de celle de la marque d'origine.

8.6 Les bateaux umpire

Les bateaux umpire doivent être faciles à manœuvrer, de préférence ouverts avec une console centrale. Un bateau d'environ 5 à 7 mètres produisant peu de sillage est idéal. Les grands bateaux ne sont pas souhaitables, car ils ne peuvent pas être suffisamment manœuvrés pour suivre l'action. Les petits bateaux, dans lesquels les umpires ne peuvent pas se tenir debout, devraient être évités si possible.

Les bateaux aile devraient, si possible, être de la même taille et du même type que les bateaux umpire. Si nécessaire, des bateaux plus petits, dans lesquels les umpires aile sont assis, peuvent être utilisés à condition qu'ils soient rapides et faciles à manœuvrer.

8.7 Rechanges

Il est utile de prévoir un jeu de rechange de pavillons pour les concurrents et les umpires. Les pavillons Y sont souvent perdus à l'eau par les concurrents. Les rechanges peuvent être laissés sous le contrôle du Chief Umpire pendant toute la compétition.

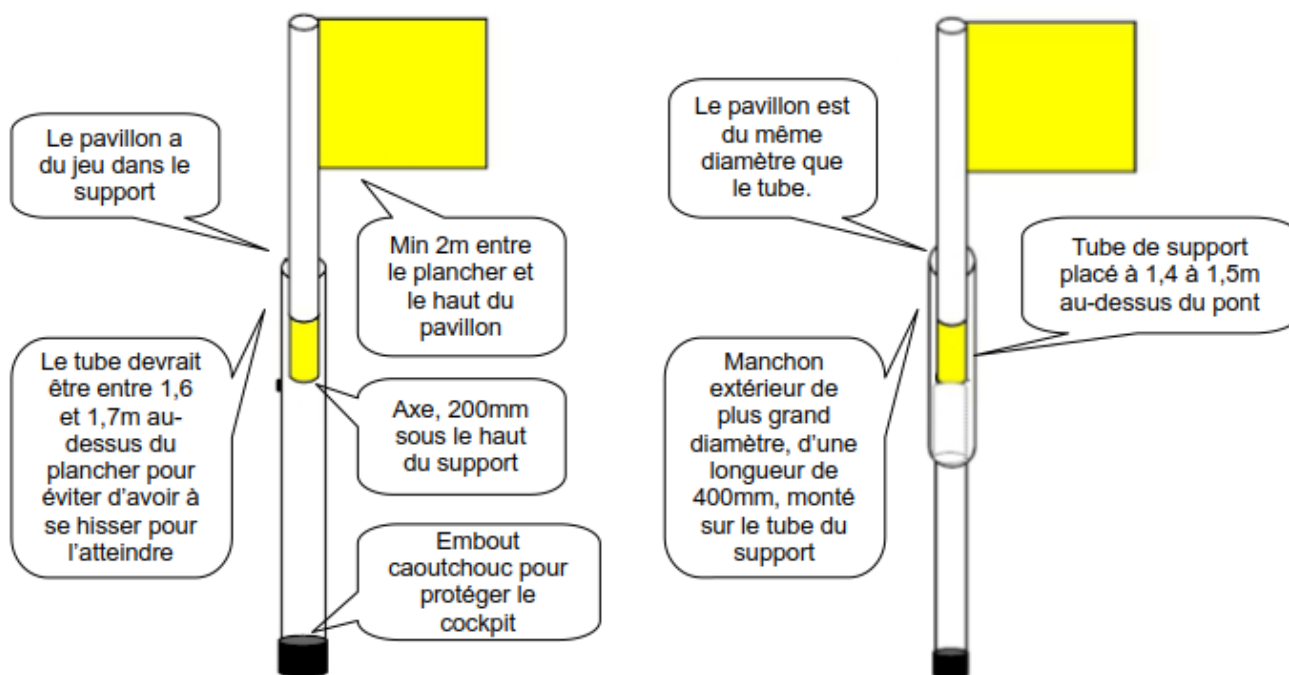
Signaler les décisions des umpires

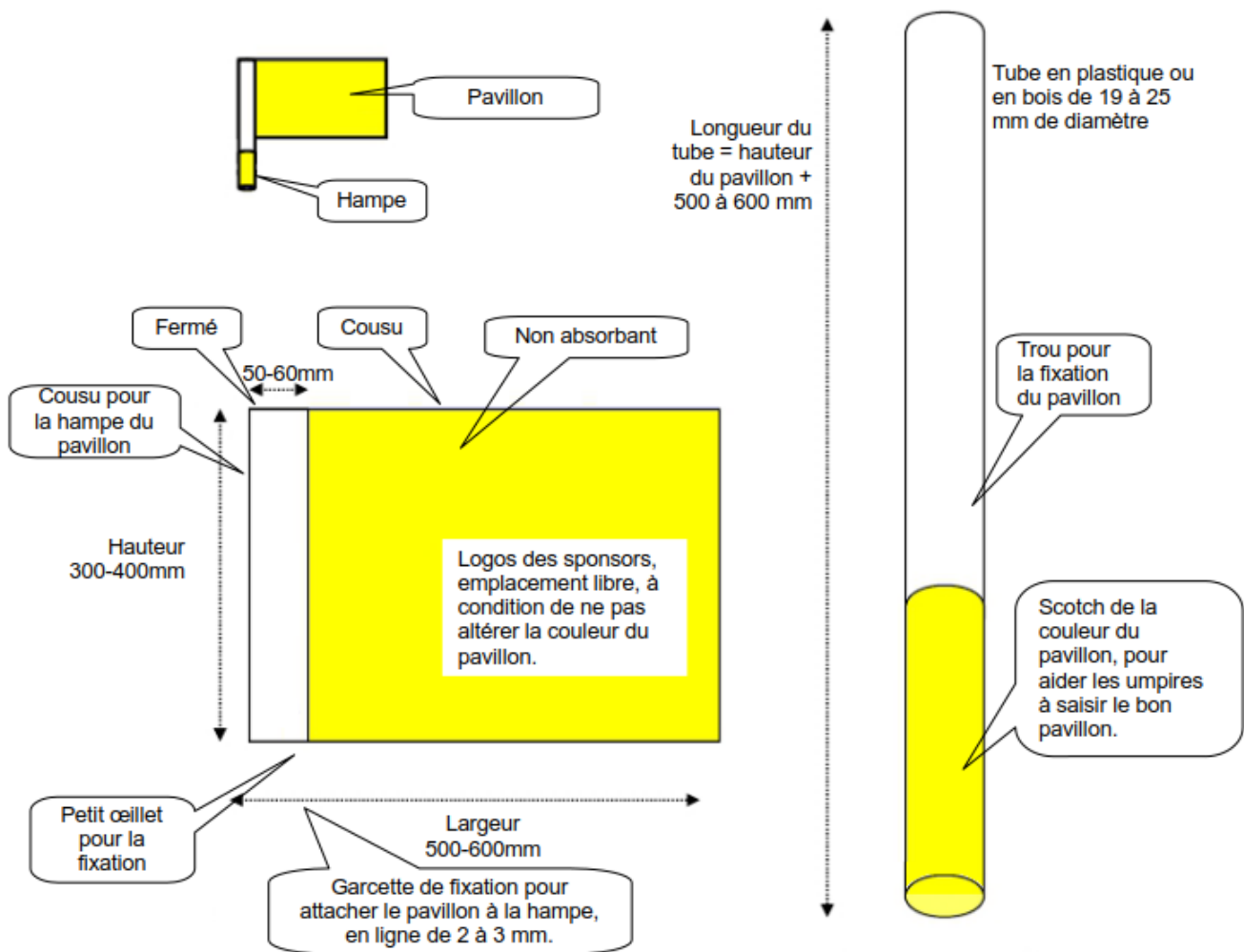
<p>Historique</p> <p>Avec l'introduction des pénalités différées, il a été nécessaire de disposer d'un système fiable pour signaler les pénalités en suspens, tant pour les concurrents que pour les spectateurs. Avant 2002, la méthode admise consistait à arborer une forme colorée sur une hampe à bord du bateau umpire, correspondant à la couleur du bateau ayant une pénalité en suspens. En 2002, certaines compétitions ont introduit l'utilisation de pavillons colorés à la place des formes colorées ; cette méthode est désormais la méthode reconnue pour signaler les pénalités en suspens.</p>	
<p>Situation de pénalité (on suppose que le bateau initialement pénalisé est jaune)</p>	<p>Actions des umpires ?</p>
<p>Jaune est pénalisé alors qu'il n'y a aucune pénalité en cours.</p>	<p>Les umpires donnent un coup de sifflet et arborent le pavillon jaune.</p> <p>En maintenant le pavillon jaune arboré, le transférer au porte-pavillons.</p>
<p>Jaune effectue sa pénalité.</p>	<p>Un <u>bref</u> coup de sifflet et affaler le pavillon jaune.</p>
<p>Bleu est pénalisé alors que Jaune a une pénalité en suspens, règle C7.2(e).</p>	<p>Donner un coup de sifflet et arborer le pavillon bleu, puis affaler simultanément les pavillons bleu et jaune.</p>
<p>Bleu est pénalisé avec un pavillon rouge selon la règle C5.3, alors que Jaune a une pénalité en cours.</p>	<p>Donner un coup de sifflet et arborer le pavillon bleu avec le pavillon rouge.</p> <p>Maintenir les pavillons bleu et rouge arborés jusqu'à ce que Bleu ait effectué sa pénalité.</p> <p>La pénalité de Jaune n'est pas annulée ; le pavillon jaune reste donc arboré.</p>
<p>Bleu est pénalisé avec une double pénalité alors que Jaune a une pénalité en cours.</p>	<p>Donner un coup de sifflet et arborer le pavillon bleu.</p> <p>Affaler les pavillons bleu et jaune.</p> <p>Donner à nouveau un coup de sifflet et arborer le pavillon bleu.</p> <p>En maintenant le pavillon bleu arboré, le transférer au porte-pavillons.</p>
<p>Les umpires décident de « Black Flag » Bleu alors que Jaune a une pénalité en suspens.</p>	<p>Affaler le pavillon jaune (sans signal sonore).</p> <p>Donner un coup de sifflet et arborer le pavillon bleu avec le pavillon noir.</p>
<p>Bleu et Jaune sont pénalisés pour le même incident alors que Jaune a une pénalité en cours.</p>	<p>Donner un coup de sifflet et arborer les pavillons bleu et jaune bien à l'écart du pavillon jaune déjà arboré.</p> <p>Après environ 10 secondes, affaler les pavillons bleu et jaune en laissant le pavillon jaune initial arboré.</p>

<p>Jaune est pénalisé alors qu'il a déjà une pénalité en cours.</p>	<p>Donner un coup de sifflet et arborer le pavillon jaune.</p> <p>Maintenir le pavillon arboré jusqu'à ce que Jaune ait effectué sa deuxième pénalité.</p> <p>(si c'est tôt dans le pré-départ, il peut être nécessaire de trouver un moyen de laisser les deux pavillons arborés sans devoir en tenir un).</p>
<p>Les umpires décident de pénaliser Jaune alors qu'il a deux pénalités en cours.</p> <p>(Il peut s'agir d'une troisième pénalité ou d'une double pénalité avec une pénalité déjà en cours.)</p>	<p>Donner un coup de sifflet et lever l'un des pavillons jaunes déjà arborés avec le pavillon noir selon la règle C6.5(a)(1).</p> <p>NOTE : Il n'est pas nécessaire de donner un signal sonore et d'arborer séparément un pavillon de pénalité, puis de nouveau de donner un signal sonore et d'arborer le pavillon noir avec le pavillon de pénalité.</p>

Chaque bateau umpire doit être équipé d'un tube permettant de maintenir les pavillons qui peuvent devoir être arborés pendant un certain temps. Cela se réalise en plaçant un boulon à travers le tube à environ 200 mm (8 pouces) du sommet. Deux tubes par bateau umpire sont utiles si deux pénalités sont infligées au même bateau dans le pré-départ.

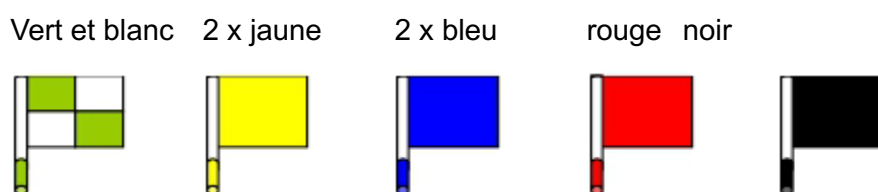
Veiller à ce que les pavillons soient au-dessus de la tête des umpires, même lorsqu'ils sont debout, sans toutefois être placés si haut qu'il soit difficile (et dangereux) de les mettre en place. Les supports de tubes seront à hauteur des yeux pour certains ; s'assurer qu'ils sont positionnés de manière à éviter tout risque de blessure oculaire.





Jeu complet de pavillons par bateau umpire

Fournir un jeu de pavillons par bateau umpire et un jeu de rechange.



Note : Les matériaux translucides, tels que le tissu de spinnaker, rendent les couleurs beaucoup mieux visibles. Pour le vert et blanc, ne pas utiliser de pièces blanches sur un tissu vert, car elles sont peu visibles, en particulier à la télévision.

MANUEL DE L'UMPIRE DE MATCH RACING

SECTION 9 **DOCUMENTS ET FORMULAIRES DES UMPIRES**

9 Documents et formulaires des umpires

La plupart des formulaires énumérés ci-dessous se trouvent sur le site de World Sailing ou de la FFVoile. La bibliothèque de documents est un endroit où vous pouvez toujours trouver tout document dont vous pourriez avoir besoin en tant qu'umpire, que ce soit avant, pendant ou après une compétition. Les propositions de documents à inclure dans la bibliothèque sont les bienvenues.

Voici un lien général vers la bibliothèque de documents :

https://www.sailing.org/raceofficials/internationalumpire/document_library.php

et un lien vers la bibliothèque de documents de la FFVoile :

<https://arbitrage.ffvoile.fr/regles-et-documents/documents-a-lusage-des-umpires/>

Des liens pertinents et spécifiques sont inclus dans les sous-sections ci-dessous.

9.1 Formulaires du sous-comité des umpires internationaux.

Formulaire de candidature IU

Il s'agit d'un système de candidature en ligne ; les demandes doivent être complétées par les candidats au statut d'IU, qu'il s'agisse d'une première candidature ou d'un renouvellement. Les premières candidatures doivent être soumises par l'intermédiaire de l'Autorité Nationale Membre (MNA) du candidat.

<https://worldsailing.smapply.io/>

Formulaire de référence IU

Complété par le Chief Umpire lors d'une compétition afin d'évaluer la performance d'un IU potentiel, à sa demande. Le formulaire est rempli en ligne.

[https://www.sailing.org/tools/documents/ROGuidelinesIUReference-\[25078\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/ROGuidelinesIUReference-[25078].pdf)

[https://www.sailing.org/tools/documents/EventReferenceManualReferee-\[25915\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/EventReferenceManualReferee-[25915].pdf)

Formulaire d'évaluation IU et directives pour les évaluateurs

Complété par les évaluateurs IU de World Sailing afin d'enregistrer la performance d'un IU ou d'un IU potentiel, principalement lors de séminaires IU mais aussi lors de compétitions sur demande. Voir les pages suivantes pour les critères et le site de World Sailing.

[https://www.sailing.org/tools/documents/ROIUPerformanceAssessmentCriteria-\[25917\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/ROIUPerformanceAssessmentCriteria-[25917].pdf)

Formulaire de rapport de régates IU

Complété pour les compétitions de match racing et transmis à World Sailing afin d'enregistrer les statistiques de la compétition, les faits marquants et la performance des umpires.

<https://www.sailing.org/our-sport/race-officals/international-umpire/international-umpire-resource-centre/>

9.2 Formulaires du sous-comité de match racing

Grading form et Rapport match racing

Complété par l'autorité organisatrice et transmis à World Sailing par l'intermédiaire de la MNA afin que World Sailing attribue un grade provisoire à la compétition (tel qu'indiqué dans l'avis de course).

Immédiatement après la compétition, le Chief Umpire termine de remplir le formulaire pour confirmer les informations réelles de la compétition, permettant ainsi à World Sailing de confirmer le classement de la compétition et d'intégrer les résultats dans le système de classement des concurrents.

Les critères de classement des compétitions ainsi que le système de classement des concurrents peuvent également être consultés sur le site de World Sailing.

9.3 Documents et formulaires des umpires

Tous les umpires, arbitres et coureurs doivent disposer de la version en vigueur des Règles de course à la voile. Celles-ci, ainsi que le livre des Call de Match Racing, les Réponse Rapides de Match Racing Rapid en vigueur, les instructions de course et l'avis de course de chaque compétition, ainsi que les cas pertinents du Livre des Cas, constituent les règles du match racing.

Manuel des umpires de match racing

Tous les umpires devraient lire le manuel correspondant à la discipline dans laquelle ils officient, c'est-à-dire match racing, team racing ou fleet racing.

Manuel des umpires de match racing :

[https://www.sailing.org/tools/documents/UmpiresMRManualupdatedraft1602SectionQreplaced-\[23276\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/UmpiresMRManualupdatedraft1602SectionQreplaced-[23276].pdf)

Manuel des umpires de team racing :

[https://www.sailing.org/tools/documents/TeamRacingUmpireManualJune2018-\[24091\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/TeamRacingUmpireManualJune2018-[24091].pdf)

Manuel des umpires de fleet racing arbitré :

[https://www.sailing.org/tools/documents/WSFleetRaceUmpireManual19August2019-\[25282\].pdf](https://www.sailing.org/tools/documents/WSFleetRaceUmpireManual19August2019-[25282].pdf)

<https://arbitrage.ffvoile.fr/media/nwbjiedc/2025-manuel-umpiring-course-en-flotte-fra-final.pdf>

RCV et Annexe C

L'Annexe C fait partie des RCV et constitue le moyen par lequel les règles et modifications de règles propres au match racing sont identifiées. Chaque umpire doit parfaitement connaître les règles de l'Annexe C.

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

Le livre des décisions d'umpires pour le match racing. (Call Book de Match Racing)

Afin d'assurer une interprétation cohérente des règles entre concurrents et umpires, World Sailing a publié le Call Book for Match Racing. Il s'agit d'un document de référence dont le statut est équivalent à celui du Case Book de World Sailing. Cet ouvrage est un outil essentiel pour les umpires, qui sont tenus de le suivre.

Le Call Book est en évolution permanente, et les procédures relatives aux nouveaux calls et aux modifications y sont décrites. Il est prévu de le mettre à jour chaque année en janvier.

https://www.sailing.org/documents/caseandcall/call_book_match.php

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

Réponses rapides

Il existe également le programme Réponses rapides sur des calls de Match Racing, par lequel tous les IU peuvent soumettre des propositions de calls au groupe de travail World Sailing chargé des règles du match racing. Ces calls sont généralement examinés dans un délai de quatre semaines. Lorsqu'un call est accepté, il est communiqué à tous les IU et aux MNA, puis publié sur le site de World Sailing.

Un Rapid Response Match Racing Call est valable dès le jour de son acceptation et sera examiné pour inclusion dans le Call Book for Match Racing lors de la première conférence annuelle de World Sailing à laquelle il pourra être soumis.

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

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

Avis de course et instructions de course

Ces documents étant fréquemment modifiés, veuillez consulter le site de World Sailing (sailing.org) pour obtenir la version la plus récente.

https://www.sailing.org/raceofficials/internationalumpire/document_library.php

<https://arbitrage.ffvoile.fr/regles-et-documents/ac-ic-annexes-types/>

9.4 LISTES DE CONTRÔLE POUR LE BRIEFING - ÉQUIPE DES UMPIRES/JURY

Introduction

Bienvenue

Umpires et juges — noms

Présenter les organisateurs, le responsable du comité de course, le pilote de bateau, etc.

Badges ou cartes d'identification

Médical : tout élément que l'ensemble de l'équipe devrait connaître

Équipements individuels de flottabilité

Cartes d'identité ou cartes d'accès

Responsabilités du jury / des juges délégués

Lien avec le comité d'organisation

Lien avec le comité de course

Tâches affectées à l'équipe des umpires

Bateaux umpire

Équipement (y compris les pavillons d'identification sur les bateaux umpire)

Observateurs

Vêtements

Procédures en cas de dommages (règle C8.7)

Repas

Transport

Activités sociales

Hébergement

Notes de frais

Descriptions de scénarios

Questions et réponses

Routines et procédures quotidiennes

Transport vers/depuis l'hébergement

Heure de début et briefing des umpires

Quitter le ponton

Débriefing des umpires

Déjeuner et eau

Carburant

Stockage de l'équipement

Procédures d'urgence médicale

Réclamations avec pavillon rouge

Rapports post-course, pavillons Y, pénalités, pavillons vert et blanc, et pavillons noirs

Social

Repas du soir

Cérémonies d'ouverture, de clôture et autres cérémonies de la compétition, y compris les codes vestimentaires

Personnel

Hébergement, transport et stationnement

Notes de frais

Badges ou cartes d'identification

Médical : tout élément que l'ensemble de l'équipe devrait connaître

Équipements individuels de flottabilité

Cartes d'identité ou cartes d'accès

Presse / Médias

Participation aux conférences de presse
Politique concernant les échanges avec les médias

Concurrents

Premier briefing
Briefing du matin
Débriefing quotidien avec les umpires
Échanges avec les concurrents
Questions et réponses (formelles et informelles)

Instructions de course et avis de course

Format de la compétition
Emplacement et configuration du parcours
Déclaration et gestion des dommages (y compris le système de caution)
Système de pénalités
Règles relatives à la « utilisation des bateaux »

Équipement des umpires

Bateaux : amarrage ou mouillage et leurs caractéristiques
Radios : canaux, recharge et stockage
Pavillons, formes et système de mise en place
Téléphones

Techniques d'arbitrage

Positionnement
Signaler des pénalités
Perte d'un bateau umpire / d'équipement / panne moteur
Communication des décisions à terre

Bateau aile

Techniques
Appels radio
Positionnement du bateau aile
Perte du bateau aile

Comité de course

Disponibilité des umpires / observateurs pour donner le départ
Rappels
Erreurs des umpires
Surveillance de la radio des umpires
Annonce des pénalités en cours
Signalement des avaries
Réclamation avec pavillon rouge

9.5 LISTES DE CONTRÔLE POUR LE BRIEFING - UMPIRES/COMITÉ DE COURSE

Introduction

Présenter les umpires et les juges au comité de course

Responsabilités du jury / des juges

Lien avec le comité de course

Routines et procédures quotidiennes

Réunion avec le comité de course :

- débriefings du soir ainsi que les débriefings avec les concurrents
- réunions du matin
- avenants aux instructions de course

Intentions du comité de course concernant le programme des courses (par exemple, nombre de flights prévus par jour)

Instructions de course et avis de course

Format de la compétition

Emplacement et configuration du parcours

Déclaration et gestion des dommages, système de pénalités

Conduite des bateaux

Procédures si le programme complet des courses ne peut pas être terminé

Communications

Canal radio des umpires

Disponibilité pour donner le départ

Non-franchissement de la ligne de départ

Pénalités en cours avant de finir

Pavillon noir, arrêt du match et disqualification

Avaries, réclamations avec pavillon rouge, erreurs des umpires

Téléphones mobiles

Le parcours

Emplacement, longueur, spectateurs, proximité des obstacles, zones réglementées, ligne de départ (longueur, orientation, mouillage)

Temps limites

Signaux

Séquence de départ

Bateaux ne respectant pas la procédure d'entrée en pré-départ, rappels

AP et N - toujours suivis du signal d'attention, voir C3.2(b) et (c), sauf modification dans les instructions de course

Changement de parcours, pendant la séquence de départ et modifications ultérieures

Réduction de parcours - mais pas après le signal préparatoire, sauf si c'est le seul moyen d'avoir un vainqueur pour l'ensemble de la compétition

Critères d'annulation

Général

Discussion sur tout problème que les umpires ont rencontré lors d'autres compétitions et qui pourrait se reproduire, ainsi que sur les procédures à mettre en place le cas échéant. Procédures pour une instruction de réclamation sur l'eau.

TÂCHES AFFECTÉES À L'ÉQUIPE DES UMPIRES

Dans ces descriptions, le Chief Umpire a toujours le numéro umpire 1 et le Chief Umpire adjoint ou président du comité de réclamation / du jury est umpire 2.

Formation des binômes basée sur un seul groupe d'umpires

Lorsque tous les umpires ont un niveau de compétence comparable et forment ainsi un groupe homogène, les Binômes peuvent être établis au moyen de la liste utilisée pour les équipages. Par exemple, avec 6 umpires et trois matches :

	Binôme 1	Binôme 2	Binôme 3	Binôme 4	Binôme 5
Match 1	2-5	2-4	2-3	2-6	4-6
Match 2	3-4	3-6	5-6	4-5	3-5
Match 3	1-6	1-5	1-4	1-3	1-2

Formation des binômes basée sur deux groupes d'umpires

Il est plus courant d'avoir un groupe d'umpires de niveaux variés. Dans ce cas, on peut répartir tous les umpires en deux groupes : expérimentés et moins expérimentés. L'idée est alors de faire tourner les umpires dans chacun des deux groupes et de les associer à des umpires de l'autre groupe. Par exemple, une compétition peut compter 2 umpires plus expérimentés (1 et 2) et 4 moins expérimentés (3 à 6), avec 2 matches dans chaque flight. Les deux umpires les plus expérimentés arbitrent indifféremment l'un ou l'autre des matches, tandis que les quatre autres effectuent une rotation. Dans ces conditions, on peut constituer les binômes suivants :

	Binôme 1	Binôme 2	Binôme 3	Binôme 4
Match 1	2-3	2-6	2-5	2-4
Match 2	1-6	1-5	1-4	1-3
Aile	4-5	3-4	3-6	5-6

Une situation similaire se présente lorsqu'il y a 3 umpires très expérimentés (1 à 3) et 5 moins expérimentés (4 à 8), avec 3 matches dans chaque flight. Cet ensemble d'umpires peut être constitué en binômes de la manière suivante :

	Binôme 1	Binôme 2	Binôme 3	Binôme 4	Binôme 5
Match 1	2-5	2-4	2-8	2-7	2-6
Match 2	3-4	3-8	3-7	3-6	3-5

Match 3	1-6	1-7	1-6	1-5	1-4
Aile	6-7	5-6	4-5	4-8	7-8

S'il n'y a que 6 umpires répartis en deux groupes (1 à 3) et (4 à 6), il n'y aura pas d'aile. Dans ce cas, on peut constituer les binômes suivants :

	Binôme 1	Binôme 2	Binôme 3
Match 1	2-4	2-6	2-5
Match 2	3-5	3-4	3-6
Match 3	1-6	1-5	1-4

9.6 RAPPORT D'INCIDENT EN MATCH RACING ; FORMULAIRE 1

(Veuillez entourer la mention appropriée)

Date :

Flight : 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Match : 1 2 3 4 5

Pendant : Round Robin 1 Round Robin 2

Demi-finale Final

Umpires : et

Skipper : (BLEU) contre (JAUNE)

Le pavillon Y a été arboré par : BLEU JAUNE LES DEUX BATEAUX

Décision signalée : VERT et BLANC (ROUGE) BLEU (ROUGE) JAUNE NOIR

Règle(s) applicable(s) :

Brève description ou schéma de l'incident :

Commentaire (le cas échéant) sur la réaction de l'équipage, son opinion ou les échanges qui ont suivi :

Ce formulaire a été complété par : UMPIRE

9.7 RAPPORT D'INCIDENT EN MATCH RACING ; FORMULAIRE 2

Round Robin : Flight : Match :

Intitulé de la compétition :

Date :

Bateaux concurrents :

Umpires :

Pavillon Y / pavillon rouge provenant de quel bateau :

Signal de l'aile :

Décision signalée par :

Règle(s) applicable(s) :

Incident (description / schéma) :

Débriefing :

Auteur :