

MANUEL DE L'UMPIRE DE COURSE EN FLOTTE ET MEDAL RACE

Courses utilisant l'Annexe Medal Race (MR)
et l'Annexe Umpire Fleet (UF)

V2.1 Octobre 2025

Traduction Groupe de Traduction FFVoile Février 2026

Table des matières

AVANT PROPOS

INTRODUCTION

Medal Race versus umpiring course en flotte

Cadre de ce manuel et Terminologie

1	LES REGLES POUR LES COURSES EN FLOTTE AVEC UMPIRING	11
1.1	Les deux annexes Course en Flotte avec umpiring	11
1.2	Annexe MR (Medal Race) des RCV	11
1.3	Annexe UF des RCV (Umpiring course en flotte)	15
1.3.1	<i>Résumé des options de l'annexe UF</i>	16
1.4	Call books et Manuels	17
1.4.1	<i>Call books</i>	17
1.4.2	<i>Calls en réponse rapide</i>	17
1.4.3	<i>Questions & Réponses (Q&R)</i>	17
2	PREPARATION DE LA REGATE	20
2.1	Equipement de l'umpire	20
2.2	Le rôle du chef umpire	20
2.3	Réunion avec les responsables de la régata	21
2.4	Réunion de l'équipe umpire	21
2.4.1	<i>Checklist de la réunion umpire</i>	22
2.5	Réunion avec les concurrents.....	23
2.6	Medal Race : préparation avant la course	23
2.7	Discussions avec les concurrents et débriefings	24
3	LES FONDAMENTAUX DE L'UMPIRING COURSE EN FLOTTE	27
3.1	Le Rôle de l'équipe d'umpires	27
3.2	Interactions entre umpires.....	27
3.2.1	<i>Désaccord entre umpires</i>	28
3.2.2	<i>Doute</i>	28
3.2.3	<i>Dernier point de certitude</i>	28
4	COMMUNICATION ET PRISE DE DECISION	30
4.1	Dialogue umpire	30

4.1.1	<i>Structure du dialogue</i>	30
4.1.2	<i>Droits, Raisons, Obligations et Possibilités</i>	
4.1.3	<i>Dialogue : le détail</i>	31
4.1.4	<i>Exemples de dialogues umpires</i>	35
4.1.5	<i>Tableau synthétique</i>	38
4.2	Communications entre bateaux umpire	39
4.3	Le fait décisif	40
4.3.1	<i>Règle 10 au vent</i>	40
4.3.2	<i>Incident règle 11 / 16.1</i>	41
4.3.3	<i>Incident règle 12 / 15</i>	41
4.3.4	<i>Virement couvrant en « slam dunk »</i>	41
4.3.5	<i>Règle 15 (empannage)</i>	42
4.3.6	<i>Règle 16.2 – la « règle anti-chasse »</i>	42
4.3.7	<i>Règle 17 – Rompre un engagement</i>	42
4.3.8	<i>Règle 18</i>	43
4.4	Bateau aile en umpiring	43
5	FONCTIONNEMENT DE L'UMPIRE	45
5.1	Procédure de l'umpire	45
5.2	Dialogue de l'umpire	45
5.3	Pénalités spontanées	46
5.4	Signaler la décision	46
5.5	Effectuer une pénalité – règles MR3.2, UF3.2, 44.2	47
5.6	Interrompre ou gêner un tour de pénalité	48
5.7	Plus d'un signal umpire	48
5.8	Erreurs de signal – règle MR5.1/UF5.1	49
5.9	Réclamations non recevables - règles MR2.1/UF3.3(a)	49
5.10	Incidents multiples ; exonération	49
5.11	Identification des bateaux classés OCS, UFD et BFD	50
5.12	Traiter avec les médias	51
6	PENALITES A L'INITIATIVE DE L'UMPIRE	54
6.1	Toucher une marque (enfreindre la règle 31) – règle MR4.1(a) / UF3.4(a)(1)	54
6.2	Propulsion interdite (enfreignant la règle 42) – règle MR4.1(b)/UF3.4(a)(2)	54

6.3	Obtenir un avantage malgré une pénalité effectuée – règle MR4.1(c)/UF3.4(a)(3).....	55
6.4	Infraction à la sportivité (par ex. infractions délibérées) règle MR4.1(e)/UF3.4(a)(4)	56
6.5	Ne pas effectuer une pénalité quand un umpire le demande – règle MR4.1(f)/UF3.4(a)(5)	58
6.6	Ne pas effectuer le parcours – règle MR4.2/UF2.1, UF3.4(c).....	58
6.7	Infraction aux instructions de course (y compris les règles d'utilisation des bateaux)	59
6.8	Pavillon rouge ou noir ?	59
7	POSITIONNEMENT 1 : PRINCIPES DE POSITIONNEMENT SUR LE PARCOURS.....	61
7.1	Bateaux actifs et inactifs	61
7.2	Neuf Principes pour l'umpiring en course en flotte	62
7.3	Conseils de positionnement pour des zones spécifiques du parcours.....	64
7.3.1	<i>Pré-départ</i>	64
7.3.2	<i>A l'approche du départ et le départ</i>	64
7.3.3	<i>Le bord de près</i>	66
7.3.4	<i>La marque au vent</i>	67
7.3.5	<i>Le bord de vent arrière</i>	68
7.3.6	<i>Marque sous le vent ou porte</i>	69
7.3.7	<i>Largue vers l'arrivée</i>	70
8	POSITIONNEMENT 2 : MACRO ET MICRO POSITIONNEMENT	72
8.1	Combiner le micro et macro positionnement.....	72
8.1.1	<i>Anticipation</i>	72
8.1.2	<i>Travailler en équipe</i>	73
8.1.3	<i>Sur un bord de portant</i>	73
8.2	Le bord de près	74
8.2.1	<i>Micro positionnement</i>	74
8.2.2	<i>Macro positionnement</i>	75
8.2.3	<i>La marque au vent – umpiring à 4 semi-rigides</i>	78
8.3	Le bord de portant.....	80
8.3.1	<i>Micro positionnement</i>	80
8.3.2	<i>Positionnement en cas d'engagements</i>	81
8.3.3	<i>Croisement bâbord/tribord</i>	82
8.3.4	<i>Macro positionnement</i>	83
8.3.5	<i>Interaction des umpires</i>	84

8.4	Marques et portes sous le vent.....	85
8.4.1	<i>Micro et macro positionnement</i>	86
9	DOMMAGE, INSTRUCTIONS ET REPARATION.....	90
9.1	Réparation.....	90
9.2	Course loyale	90
9.3	Domage ou blessure	91
9.4	Procédure d'instruction	91
10	PROGRESSION DE L'UMPIRE	94
10.1	Evaluation d'un umpire.....	94
10.1.1	<i>Personnalité d'un umpire</i>	94
10.1.2	<i>Compétences et expérience d'un bon umpire</i>	94
10.1.3	<i>Auto-évaluation et auto-perfectionnement</i>	94
10.2	Postuler pour devenir umpire international	95
10.2.1	<i>Séminaires et clinics World Sailing ; évaluation de la performance de l'umpire</i>	95
10.2.2	<i>Comité des umpires internationaux et des officiels de course de World Sailing</i>	95
10.2.3	<i>Programmes des umpires nationaux</i>	95
10.3	Améliorer ses compétences d'umpire	96
10.3.1	<i>Progresser en équipe</i>	96
10.3.2	<i>Apprendre des incidents ; écrire des scenarii</i>	96
10.3.3	<i>Arbitrer en fantôme</i>	96
10.3.4	<i>Autres idées d'auto-progression</i>	96
10.4	Entraîner les nouveaux umpires pendant la régata	97
11	QUELQUES AUTRES DOCUMENTS DE REFERENCE.....	99
11.1	Documents sur la page des Umpires Internationaux de World Sailing	99
11.2	Documents de règles	99

AVANT PROPOS

Ce manuel est un état de l'art descriptif des compétences et techniques d'umpiring actuelles. C'est un outil d'apprentissage pour les umpires commençant leur entraînement tout en travaillant à leur qualification d'UN ou d'UI, ainsi que pour les UI qualifiés qui veulent conserver leurs connaissances et techniques à jour et utiliser ce manuel comme un document de référence ou bien aussi toute personne sollicitée pour faire de l'umpiring sur de la course en flotte.

Le désir d'apprendre et la poursuite permanente de la performance constante se sont avérés être les caractéristiques clés du succès de l'umpire, quel que soit son niveau. Ce manuel a été rédigé dans cet esprit.

Ce manuel était initialement un document de la RYA, et c'est grâce à leur aimable autorisation qu'il est devenu la base du manuel World Sailing pour l'umpiring en course en flotte et les Medal Races. Cette 2^{ème} édition a été largement révisée et actualisée pour fournir un guide aussi détaillé que possible. Je dois en conséquence remercier tous ceux qui ont contribué à cette tâche en donnant de leur temps et de leur expertise. En particulier, les passages traitant du positionnement ont été développés de façon importante grâce à Arnaud Mante.

De nombreuses sections ont également bénéficié de l'expertise de Sally Burnett et Heiko Falch, ainsi que des autres membres de l'équipe d'arbitres des Jeux olympiques de Tokyo 2020. De plus, Chris Atkins a très gentiment accepté la tâche ardue de réviser la version finale. Elle a récemment été mise à jour par Heiko Thölmann et Michal Kwiatek afin de se conformer aux RCV 2025-2028. De nombreux autres arbitres du monde entier ont participé au projet en rédigeant des sections, en fournissant des commentaires et des suggestions, etc. Il s'agit donc d'un travail d'équipe, et le sous-comité international des arbitres tient à remercier sincèrement tous ces arbitres d'avoir consacré autant de temps à ce projet.

Ce manuel ne peut être parfait. La course en flotte, qui plus est en umpiring, est un sport en développement, introduisant de nouveaux concepts, des techniques s'améliorant, etc., à tout moment. C'est la raison pour laquelle ce manuel doit être un document évolutif régulièrement mis à jour. Bien sûr, cela sera réalisable seulement si les umpires du monde entier font des commentaires et suggestions. Merci de contacter le secrétariat de World Sailing si vous souhaitez contribuer à l'amélioration permanente de ce manuel et au développement du rôle des umpires dans le sport.

Merci.

Chris Lindsay

Président du sous-comité des umpires internationaux

INTRODUCTION

De nombreux juges et umpires sont régulièrement sollicités pour pratiquer de l'umpiring sur des compétitions de course en flotte, où les décisions sont prises sur l'eau au moment de l'incident. Cela permet de signaler les pénalités et de les effectuer pendant que les bateaux sont encore en course et cela permet d'avoir un ordre d'arrivée définitif à la fin de la course plutôt qu'un temps certain après que le jury ait instruit toutes les réclamations.

L'umpiring a de nombreux avantages si on le compare aux instructions traditionnelles des réclamations :

- a) décisions rapides prises pendant que les bateaux sont encore en course
- b) la présence des umpires favorise le respect des règles
- c) la plupart des pénalités sont d'un ou deux tours, et donc inférieures à DSQ
- d) l'ordre d'arrivée est connu sur la ligne d'arrivée
- e) plus d'instructions de réclamations qui traînent en longueur pour les concurrents (en théorie)
- f) le langage (ou son absence) n'est pas un handicap pour les concurrents car ils n'ont pas besoin d'expliquer et de décrire les incidents ;

Le match race et la course par équipes ont fait appel aux umpires depuis de nombreuses années et, dans ces disciplines, les décisions prises sur l'eau sont devenues partie intégrante du jeu. Les umpires sont sur le parcours avec les bateaux en course et signalent rapidement leurs décisions en réponse à leurs réclamations.

Si une instruction est nécessaire après la course, elle peut généralement être tenue sur l'eau immédiatement après l'arrivée des bateaux, à la suite de quoi le résultat est confirmé.

Depuis 2010, de nombreuses compétitions de course en flotte ont utilisé des umpires pour les mêmes raisons. Les Medal Races des coupes du monde et des Jeux Olympiques sont exclusivement gérées en umpiring. Les Ligues des champions arbitrées en umpiring et les ligues nationales de voile deviennent de plus en plus populaires. De nombreux circuits professionnels, tels que les TP52 super séries, la 44 Cup et le GC32 Tour sont également gérés en umpiring.

Ces compétitions ont révélé le besoin d'umpires plus expérimentés en umpiring de course en flotte. World Sailing organise dorénavant des séminaires d'umpires internationaux pour la course en flotte et les umpires peuvent obtenir la qualification d'umpire international soit par le match race, soit par la course par équipe ou par la course en flotte.

Ce manuel a pour objectif de promouvoir et développer l'umpiring pour la course en flotte et d'aider des umpires désignés sur ces compétitions. Il n'est en rien définitif et sera amélioré par l'expérience et les contributions des umpires du monde entier.

Medal Race versus umpiring course en flotte

Ce manuel est un guide pour l'umpiring à la fois sur les Medal Races et plus généralement pour la course en flotte. Les règles utilisées varient légèrement entre les deux, et il est important de signaler les différences.

Medal Race

Comme son nom l'indique, les Medal Races sont les courses qui décident des médailles aux Jeux Olympiques et autres championnats de classe. Les 10 meilleurs bateaux à la fin des qualifications (généralement une dizaine de courses) s'affrontent dans une Medal Race avec umpiring.

Les règles de la Medal Race sont conçues pour s'assurer que le vainqueur de la compétition soit connu à la fin de la course et pour créer une course à suspense, proche de la rive, pour les coureurs, la TV et les spectateurs. Les scores de la course comptent double (2 points pour le 1^{er}, 4 points pour le 2^{ème}, etc) et ne peuvent pas être exclus. Les concurrents naviguent le plus souvent sur leur propre bateau.

World Sailing a développé, en support, un ensemble de règles standard, non modifiables, initialement connu sous l'appellation Annexe Q, qui autorise les arbitres sur l'eau, appelés umpires, à signaler rapidement des décisions en réponse aux réclamations des coureurs après que les coureurs aient réclamé. Cet ensemble de règles a été peaufiné au fil des ans et a été renommé en 2021 Annexe MR (Medal Race).

Course en flotte avec umpiring

Les autres courses en flotte ont de plus en plus souvent recours aux umpires pour décider des réclamations pendant que la course se déroule, annulant le besoin des instructions des réclamations après la course. Ces compétitions incluent bon nombre de ligues nationales de voile, où les bateaux sont fournis par les organisateurs, mais aussi des circuits professionnels de haut niveau et certaines compétitions de classe.

Ces compétitions ne décernant pas de médaille olympique, la plupart ont adopté un ensemble de règles proches mais pas exactement identiques à l'annexe Q.

Pour soutenir ces compétitions et aider les coureurs et les umpires à se familiariser avec un ensemble standard de règles, World Sailing a publié en 2021 l'annexe UF (Umpiring en Flotte), une variation recommandée de l'annexe MR, pour répondre aux besoins de ces compétitions de course en flotte avec umpiring.

Depuis 2025, certaines restrictions ont été introduites concernant l'utilisation de l'annexe UF. L'annexe UF ne peut être utilisée que pour une flotte de 25 bateaux maximum, avec un ratio semi-rigide/bateau limité à 1:5.

Cadre de ce manuel et Terminologie

Les annexes MR et UF sont très similaires. Ce manuel propose donc un guide pour les umpires, à la fois pour les Medal Races et pour les courses en flotte avec umpiring, et utilise l'appellation course en flotte avec umpiring pour les deux annexes.

Les umpires ayant acquis leurs compétences sur du match racing ou de la course par équipes devraient trouver leur compte dans ce manuel, qui met en lumière les différences entre les disciplines. Les autres umpires débutants devraient trouver ce manuel très utile pour appréhender les principes de l'umpiring.

Terminologie

Pour différencier les bateaux concurrents des bateaux umpires, « bateau » est utilisé dans les RCV pour décrire un bateau à voile et l'équipage à bord, quand les bateaux umpires sont appelés « RIB/semi-rigides ».

Pour refléter la pratique usuelle, dans les Medal Races, le semi-rigide le plus proche de l'extrémité bâbord au départ est « umpire 1 », celui du milieu « umpire 2 » et celui proche de l'extrémité tribord est « umpire 3 ». Toutefois, ces numéros sont ajoutés à titre indicatif uniquement.

Le signalement d'une réclamation par un bateau fait référence à un pavillon rouge, conformément à l'annexe MR. Dans l'annexe UF3.3(a), cela peut être modifié.

Dans les exemples, le terme « pénalité d'un tour » est utilisé conformément à l'annexe MR. Dans l'annexe UF, une pénalité peut être différente, conformément à l'annexe UF3.2.

Section 1

Les Règles

1 LES REGLES POUR LES COURSES EN FLOTTE AVEC UMPIRING

1.1 Les deux annexes Course en Flotte avec umpiring

L'utilisation d'umpires dans la course en flotte nécessite de modifier certaines règles de course pour que les décisions relatives aux réclamations puissent être prises et signalées pendant la course. World Sailing a publié deux ensembles de règles qui peuvent être utilisées dans cet objectif. **L'annexe MR** (Medal Race) et **l'annexe UF** (Umpiring en Flotte).

L'annexe MR (précédemment identifié comme annexe Q) offre un ensemble de règles pour les Medal Races ; elle est utilisée pendant les Jeux Olympiques et quelques championnats de classes olympiques. Le but de cette annexe est de s'assurer que les classements finaux de la régate soient connus quand les bateaux franchissent la ligne d'arrivée de la Medal Race. L'annexe MR inclut des règles qui limitent le droit des bateaux à réclamer après avoir fini, et, à quelques rares exceptions, aucune action ne peut être entreprise après avoir fini pour les incidents qui auraient eu lieu pendant la course.

L'utilisation de l'annexe MR n'est pas disponible pour toutes les compétitions car elle modifie les règles du chapitre 2 qui ne peuvent être modifiées sans les autorisations adéquates. En 2021, World Sailing a autorisé l'utilisation de l'annexe MR pour les courses en flotte avec umpiring des finales des championnats de classes olympiques. L'utilisation de l'annexe MR sur toute autre compétition requiert l'autorisation de World Sailing selon la RCV 86.2 (pour les compétitions internationales) ou de l'autorité nationale du lieu de la compétition selon la RCV 86.3.

Il est important de noter qu'**aucune modification à l'annexe MR n'est autorisée si elle n'est pas spécifiquement permise par World Sailing**. Ceci afin d'assurer un ensemble de règles standardisées pour toutes les Medal Races des classes olympiques auxquelles concurrents et umpires peuvent s'accoutumer.

Cependant, de nombreuses autres compétitions comprennent ou sont basées sur des courses avec umpiring et l'annexe UF a été publiée par World Sailing dans ce but. L'annexe UF a globalement les mêmes règles que l'annexe MR, mais avec des modifications rendant cette annexe mieux adaptée aux compétitions où le vainqueur n'a pas besoin d'être connu avec autant de certitude à l'arrivée, par exemple les ligues nationales de voile.

De plus, l'annexe UF contient un certain nombre d'options qui permettent à l'autorité organisatrice d'adapter les règles aux besoins de la compétition. **World Sailing recommande que l'annexe UF soit utilisée, dans certaines limites, pour toutes les courses en flotte avec umpiring qui ne sont pas des Medal Races.**

Les instructions de course de la compétition peuvent comprendre quelques règles complémentaires liées à l'umpiring.

1.2 Annexe MR (Medal Race) des RCV

Anciennement connue sous le nom d'annexe Q, l'annexe MR modifie des règles pour que les Medal Races puissent bénéficier d'umpiring. Cette section explique ces changements clés dans chaque section de l'annexe MR. Cette annexe est publiée sur le site internet de World Sailing et le texte n'est donc pas repris ici, mais il doit y être fait référence dans cette section.

MR1 MODIFICATIONS AUX REGLES DE COURSE

MR1.1 Modifications aux définitions et aux règles du chapitre 2

- a) **La définition de route normale est modifiée** pour clarifier le fait qu'un bateau ne navigue pas sur une route normale quand il manœuvre pour effectuer une pénalité.
- b) **Ajouter le dernier point de certitude en tant que nouvelle règle 7.**
- c) **Lorsqu'un bateau hèle pour demander de la place pour virer selon la règle 20, des signaux de bras sont requis** en plus des appels verbaux. Cela vise à rendre l'appel demandant de la place pour virer (et la réponse correspondante) clair et sans ambiguïté. Cette règle ne s'applique pas aux planches, aux kiteboards ni aux bateaux d'une classe ainsi spécifiée dans les Instructions de Course. La règle est particulièrement adaptée aux grands quillards, pour lesquels les distances en jeu peuvent rendre un appel difficile à entendre.
- d) Cette règle stipule qu'un bateau qui ne prend pas le départ dans les 2 minutes suivant son signal de départ sera classé DNS sans instruction.

MR1.2 Modifications aux règles impliquant réclamations, demandes de réparation et pénalités.

- a) **La pénalité de deux tours** de la règle 44.1 **est remplacée par une pénalité d'un tour.** En conséquence, un bateau peut effectuer une pénalité d'un tour quand il peut avoir enfreint une règle du chapitre 2 (quand les bateaux se rencontrent) ou la règle 31 (toucher une marque).
- b) Cette règle prévoit que des bateaux peuvent déposer une réclamation ou demander réparation.
- c) Cette règle supprime les dispositions relatives aux réclamations pour les planches et les kiteboards, sauf que les écarts concernant l'équipement des kiteboards sont traités de la même manière qu'en course en flotte.

Note : Dans une course en flotte « normale », la pénalité pour un bateau qui a enfreint une règle et causé une blessure ou un dommage, ou a obtenu un avantage significatif grâce à son infraction, est d'abandonner.

- d) **Il ne peut pas y avoir de réparation, dans presque tous les cas.** Un bateau n'a pas droit à réparation pour une action ou omission incorrecte du comité de course, etc., ni en cas de blessure ou dommage causé par un bateau pénalisé, ni pour l'action d'un bateau pénalisé selon la règle 2 ou 69. La seule situation permettant d'accorder réparation est suite à une aide apportée dans le cadre de la règle 1.1. En pratique, cette éventualité est tout à fait improbable pendant une Medal Race.

Cette restriction est majeure et diffère largement de ce à quoi les concurrents de courses en flotte peuvent être habitués. Cela permet de s'assurer que l'ordre d'arrivée d'une Medal Race est connu avec certitude sur la ligne d'arrivée.

- e) **Pour les réclamations donnant encore lieu à une décision de jury**, après une instruction, le jury peut appliquer des pénalités différentes de la disqualification pour les infractions aux règles. Le jury a toute latitude pour décider de la pénalité appropriée (si pénalité il y a) ; la règle exige simplement que la pénalité soit équitable.

- f) **L'annexe P (procédures spéciales pour la règle 42) ne s'applique pas.** L'annexe P permet aux juges sur l'eau, lors de compétitions de course en flotte, de pénaliser les concurrents en cas d'infractions à la règle 42. Avec les umpires présents sur l'eau, les dispositions de l'annexe MR s'appliquent et l'annexe P n'est plus nécessaire.

Bien que l'annexe P ne s'applique pas, les infractions à la règle 42 peuvent être pénalisés par un umpire (voir plus loin), donc les infractions sont jugées de la même façon que si l'annexe P s'appliquait.

Les umpires se réfèrent aux mêmes interprétations de la règle 42. La principale différence est que la pénalité pour une infraction à la règle 42 est toujours une pénalité d'un tour, quel que soit le nombre de pénalités de règle 42 reçues par un bateau avant la Medal Race ou pendant celle-ci.

MR2 RECLAMATIONS ET DEMANDES DE REPARATION PAR DES BATEAUX

- a) **Droit de réclamer.** Un bateau peut réclamer contre un autre bateau selon une règle du chapitre 2 seulement pour un incident dans lequel il était impliqué (pas pour un incident qu'il a simplement vu). Si un troisième bateau réclame pour un incident entre deux autres bateaux, cette réclamation n'est pas recevable.
- b) **Pour réclamer** selon une règle du chapitre 2, ou la règle 31 ou 42, un bateau doit à chaque fois héler « Proteste » et arborer visiblement un pavillon rouge à la première occasion raisonnable.
- c) **Après la réclamation d'un bateau,** l'autre bateau impliqué dans l'incident peut effectuer une pénalité d'un tour. Après lui avoir laissé le temps de le faire, un umpire peut pénaliser tout bateau ayant enfreint une règle et n'étant pas exonéré selon la règle 43.1, sauf si ce bateau a effectué une pénalité.

« **Tout bateau ayant enfreint une règle** » peut concerner le bateau qui a réclamé. Dans l'hypothèse où le bateau A réclame contre le bateau B et où B effectue une pénalité, si les umpires s'accordent à dire que A a enfreint une règle, ils doivent pénaliser A. Le bateau A a enfreint une règle et n'a pas effectué de pénalité. Peu importe qu'un autre bateau ait effectué ou pas une pénalité.

- d) **Sur la ligne d'arrivée,** le comité de course informe les bateaux de l'ordre d'arrivée et des abréviations de scores puis envoie sans tarder le pavillon B pendant au moins 2 minutes.

Le pavillon B alerte les concurrents, les entraîneurs et les médias sur l'annonce ou l'affichage des positions de la course et sur le début de la fenêtre finale de 2 mn permettant de réclamer.

- e) **Un bateau ayant l'intention de réclamer** pour une règle qui n'est pas sujette à décision d'umpire (par ex une infraction à une instruction de course) ou de demander réparation selon la règle 61.4(b)(4) doit héler le comité de course avant ou pendant l'envoi du pavillon B. Toute réclamation des umpires doit être faite dans le même temps limite. Le formulaire de réclamation n'est pas nécessaire. Le comité de course informe alors le jury de toute réclamation ou demande de réparation.

En pratique, cela signifie qu'un bateau qui réclame hèle généralement le comité de course juste après l'arrivée. Cela permet de résoudre rapidement tout sujet resté en suspens.

MR3 SIGNAUX FAITS PAR LES UMPIRES ET PENALITES IMPOSEES

- a) **Un umpire signale une décision de réclamation** selon une règle du chapitre 2, règle 31 ou 42 en envoyant un pavillon de couleur accompagné d'un long signal sonore
- Un pavillon vert et blanc indique qu'aucun bateau n'est pénalisé.
 - Un pavillon rouge indique qu'un bateau est pénalisé. Le bateau est hélé ou signalé et doit effectuer une pénalité d'un tour. Si plusieurs pénalités, elles sont signalées séparément.
 - Un pavillon noir indique qu'un bateau est disqualifié. Le bateau identifié doit rapidement quitter la zone de course.

Notez qu'un pavillon vert et blanc n'indique pas qu'aucune règle n'a été enfreinte. Il ne fait qu'établir le fait qu'aucun bateau n'est pénalisé suite à réclamation. Les umpires peuvent ne pas avoir vu l'incident suffisamment clairement ou peuvent être en désaccord.

- b) De plus, à tout moment après les 2 minutes suivant le départ, un umpire peut envoyer un pavillon X (ou autre pavillon indiqué dans les instructions de course) pour signaler qu'un bateau est classé OCS, UFD ou BFD par le comité de course. Le bateau identifié doit rapidement quitter la zone de course.

MR4 PENALITES ET RECLAMATIONS A L'INITIATIVE D'UN UMPIRE ; CONTOURNER OU PASSER LES MARQUES

- a) **Pénalités à l'initiative des umpires.** Un umpire peut également signaler une pénalité pour des infractions spécifiques sans réclamation d'un bateau. Les infractions sont quand un bateau
- i. enfreint la règle 31 (toucher une marque) et n'effectue pas de pénalité,
 - ii. enfreint la règle 42 (propulsion),
 - iii. obtient un avantage malgré une pénalité effectuée,
 - iv. commet une infraction à la sportivité, incluant une infraction délibérée à une règle, ou
 - v. ne respecte pas un signal fait par un umpire,

La pénalité est normalement d'un ou plusieurs tours de pénalité, mais un umpire peut également disqualifier le bateau. Voir la section 6.8.

- b) **Plus d'un tour de pénalité.** Il n'y a pas d'obligation pour un umpire de héler le nombre de tours (à l'inverse de la course par équipe). Un pavillon rouge signale une pénalité d'un tour et chaque tour de pénalité doit être signalé séparément. De plus, si un umpire signale une pénalité à un bateau n'ayant pas effectué une pénalité signalée précédemment, la pénalité d'origine est annulée.

Pour signaler qu'un bateau doit effectuer une pénalité de plus d'un tour (par exemple pour une infraction du chapitre 2 ou la règle 31, qui était également une infraction à la sportivité, ou quand un bateau n'effectue pas une pénalité signalée par l'umpire), un umpire doit signaler une pénalité, attendre que le bateau l'effectue puis signaler la suivante.

- c) **Ne pas effectuer le parcours.** La règle 28.2 est modifiée de sorte qu'un bateau peut corriger son erreur dans la façon d'effectuer le parcours seulement avant d'avoir contourné la marque suivante ou d'avoir fini. Si un bateau enfreint la règle 28.2, un umpire doit le disqualifier avec un pavillon noir après que ce bateau a contourné la marque suivante ou qu'il a fini.

Il peut être utile de hélér le bateau pour lui donner la raison du pavillon noir car un certain temps peut s'être écoulé depuis l'erreur initiale commise dans la façon d'effectuer le parcours.

- d) **Rapporter des infractions autres.** Si un bateau enfreint une règle non soumise à umpiring, un umpire doit en informer le jury (qui peut être composé des umpires). Cependant, il n'informer pas le jury d'une infraction à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

MR5 RECLAMATIONS ; DEMANDES DE REPARATION OU DE REOUVERTURE ; APPELS ; AUTRES PROCEDURES

- a) Cette section limite les actions à la disposition d'un bateau après la course. Un des principes fondamentaux de l'umpiring est que les décisions des umpires prises pendant la course sont définitives et ne peuvent être annulées par la suite. Un bateau ne peut pas baser demander de recours pour toute action ou absence d'action d'un umpire, qui peut comprendre un mauvais positionnement, ou créer une gêne à un bateau en course, ou le fait de ne pas voir ou de ne pas répondre à un incident.
- b) Les décisions de réclamations qui sont faites selon l'annexe MR ne sont pas soumises à appel. Une partie ne peut pas demander qu'une instruction soit rouverte et les autres bateaux ne peuvent pas faire de demande de réparation pour une décision du jury. *(Le jury peut de son propre chef envisager de rouvrir si par exemple il conclut qu'il peut avoir fait une erreur significative).*
- c) Le processus d'instruction est accéléré. La demande d'instruction n'a pas besoin d'être faite par écrit ; une notification orale au comité de course est suffisante. Le jury peut informer le réclamé et programmer l'instruction de toute façon qu'il estime appropriée et peut le communiquer par oral. Il n'est pas obligatoire de communiquer les faits établis et les conclusions aux parties.
- d) Le comité de course ne peut pas réclamer contre un bateau, pas plus que le comité technique sauf si ce dernier décide qu'un bateau ne respecte pas les règles de classe, la règle 50 (Vêtements) ou les réglementations relatives à l'équipement de la compétition. Dans ce cas, le comité technique doit réclamer.
- e) Si le comité de course décide qu'une infraction n'a pas eu de conséquence sur le résultat d'une course, il peut imposer une pénalité en points ou tout autre arrangement, qui peut être de n'imposer aucune pénalité. Certaines compétitions ont des guides de pénalités standards et/ou discrétionnaires.
- f) Quand un bateau est pénalisé, tous les autres bateaux sont informés de la pénalité. C'est important pour les pénalités imposées avant le départ de la course, car la tactique des autres bateaux peut en être modifiée. Une équipe d'umpires de Medal Race doit décider en amont de sa méthode pour communiquer cette information.

1.3 Annexe UF des RCV (Umpiring course en flotte)

En 2021, World Sailing a publié l'annexe UF des RCV en tant qu'ensemble recommandé de règles pour toutes les compétitions de course en flotte avec umpiring et sans Medal Race.

L'annexe UF est basée, tout comme l'annexe MR, sur le même ensemble de règles de base pour la course avec umpiring, et les conseils de la section 1.2 s'applique donc. De plus, l'annexe UF inclut un certain nombre d'options pour offrir à l'autorité organisatrice une flexibilité lui permettant d'adapter les règles aux besoins de la compétition.

Les options sont référencées par code couleur pour faciliter leur utilisation et pour visualiser clairement les parties du document devant être modifiées pour appliquer les options.

Cela devrait permettre une meilleure cohérence dans la formulation des règles, d'une compétition à une autre. Une autorité organisatrice appliquant une modification autorisée (par exemple la suppression de la règle 14) doit dorénavant utiliser la formulation standard plutôt que d'inventer sa propre formulation.

Cette uniformisation de la formulation aidera également les umpires. Ils doivent vérifier les options applicables à toute compétition qu'ils arbitrent. Certaines modifications spécifiques de certains types de bateaux peuvent être utilisés de façon plus rare sur certaines compétitions.

Pour 2025, l'Annexe UF a été approuvée comme règle expérimentale de World Sailing, et une autorité organisatrice n'a pas besoin d'autorisation pour l'utiliser. Cependant, UF1 inclut des règles que la règle 86.1 empêche normalement une compétition de modifier, et lorsque cette annexe est utilisée, il est permis de modifier ces règles, à condition que seules les options de UF1 soient appliquées. **Les parties 2 à 5 de l'Annexe UF peuvent être modifiées comme le permet la règle 86.1.**

Les changements importants affectant le processus d'arbitrage selon l'Annexe UF, par opposition à l'Annexe MR, sont les suivants :

- En course, un bateau n'a pas besoin d'effectuer une pénalité à moins qu'un umpire ne lui en donne le signal (UF1.2).
- L'appel « Protest » n'est plus requis pour qu'une réclamation soit valide lorsque la formulation standard de l'Annexe UF est utilisée (UF3.3).

1.3.1 Résumé des options de l'annexe UF

RCV	Options possibles
13	RCV 13 standard <i>ou</i> supprimer la RCV 13
14	a. RCV standard b. Modification pour permettre des pénalités en points applicables pour une infraction à la règle 14 c. Modification pour permettre des pénalités règle 14, avec ou sans dommages d. La règle 14 peut être modifiée de sorte que seul un contact entre les coques de bateaux enfreigne la règle ou avec d'autres objets selon ce qui est approprié.
17	RCV 17 standard <i>ou</i> supprimer la RCV 17
18	a. RCV 18 standard b. modification pour une version « match racing » de la règle, où la place à la marque est définie comme la place pour un bateau pour suivre sa route normale.
28	a. Les umpires doivent pénaliser pour ne pas effectuer le parcours b. Une réclamation pour ne pas effectuer le parcours est possible
31	a. RCV 31 standard b. Modifier la règle pour que seul un contact entre la marque et l'équipage ou la coque soit interdit
UF 4.1	Concernant l'exigence pour le comité de course d'afficher les résultats à l'arrivée de chaque course : <i>Option</i> pour supprimer cette exigence et publier les résultats sur le tableau officiel

	d'information à la place. <i>Option</i> pour modifier l'exigence afin que les résultats soient diffusés par radio.
UF 5.4	<i>Option</i> pour limiter les réclamations du comité de course.
UF 5.10	<i>Option</i> pour limiter le droit à réparation concernant les actions d'un comité ou de l'autorité organisatrice.

1.4 Call books et Manuels

World Sailing vise à maximiser l'homogénéité entre les compétitions à travers le monde, afin que les concurrents reçoivent des décisions cohérentes quels que soient les événements auxquels ils participent. Cela est réalisé grâce à divers groupes de travail et à la publication des livres des **call books**, des **rapid response calls** et des **Q&R**. Ceux-ci sont publiés comme guides destinés aux officiels de course pour l'interprétation des règles.

1.4.1 Call books

Tous les calls décrivent une situation avec des faits, une question et une réponse. Un exemple de call, TR CALL A2, est visible à droite.

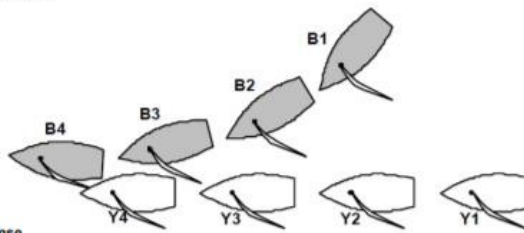
La publication du Call Book est régie par la Règlementation 20.6 de World Sailing qui stipule que les Calls font autorité seulement pour la discipline dans laquelle ils sont publiés. C'est par exemple le cas pour les calls de course par équipe qui font autorité uniquement pour la course par équipe.

Cependant, de nombreux appels, comme TR CALL A2, interprètent des règles qui sont identiques entre les disciplines. World Sailing prévoit de publier prochainement un Call Book pour la course en flotte avec umpiring. D'ici là, il est recommandé aux umpires de courses en flotte de consulter les calls de match et team racing.

TR CALL A2

Règle 11 Sur le même bord, engagés
Définitions Se maintenir à l'écart

Question
B se rapproche de Y depuis une position au vent. A quel moment B cesse-t-il de se maintenir à l'écart de Y ?



Réponse
B se maintient à l'écart de Y tant que Y, bateau prioritaire, peut suivre sa route sans avoir à agir pour l'éviter et, puisqu'ils sont engagés, tant qu'il peut modifier sa route dans les deux directions sans immédiatement entrer en contact avec l'autre bateau.

En positions 1 & 2 : B se maintient à l'écart.
En position 3 : si Y lofe, il y aura contact, mais pas immédiatement, donc B se maintient encore à l'écart.
En position 4 : Y ne peut pas modifier sa route en lofant sans créer de contact immédiat avec B. B ne se maintient plus à l'écart et serait pénalisé selon la règle 11 si Y réclamait, qu'il y ait contact ou pas entre les bateaux.

A tout moment, la route d'un bateau (au sens utilisé dans le chapitre 2 et dans les Définitions) correspond à la direction vers la laquelle pointe son étrave. Cela ne signifie pas sa route normale ni la route qu'il pourrait suivre prochainement.

Un contact n'est pas nécessaire pour qu'un bateau manque à se maintenir à l'écart.

1.4.2 Calls en réponse rapide

Les calls en réponse rapide sont édités par des groupes de travail de World Sailing. Ils sont formatés à l'identique d'un call publié dans un call book, mais ils ont seulement valeur de conseil. Chaque call est publié avec une date de fin (généralement janvier de l'année suivante). Ils sont à ce moment soit ajoutés au call book et font alors autorité, soit supprimés. Les calls en réponse rapide sont censés améliorer la cohérence mondiale et permettre que les calls soient minutieusement révisés avant de faire autorité, conformément aux réglementations de World Sailing.

1.4.3 Questions & Réponses (Q&R)

World Sailing propose un service de Q&A pour aider à l'interprétation de situations qui ne sont pas encore couvertes par un call ou un cas. Le Rules Opinion Working Group est composé d'officiels de course expérimentés qui préparent des réponses aux questions posées. Les questions peuvent être soumises

au Working Group par tout officiel de course de World Sailing ou toute autorité nationale. Contrairement aux calls, les interprétations du Working Group ne font pas autorité ; elles sont fournies uniquement comme guide pour améliorer l'homogénéité entre les officiels de course.

Section 2

Préparation de la régate

2 PREPARATION DE LA REGATE

Dans les jours qui précèdent une compétition, les umpires doivent se préparer à la compétition en se remémorant les règles de la compétition. Les umpires doivent être parfaitement au courant de toute règle spécifique s'appliquant à la compétition, des interprétations World Sailing de la règle 42 et de toute autre règle qu'ils auront besoin d'appliquer sur l'eau. Les umpires peuvent également faire bon usage des Call Books de World Sailing pour se remettre en mémoire les incidents les plus fréquents.

2.1 Equipement de l'umpire

Ce qu'un umpire doit avoir quand il arrive sur une compétition :

- a) un exemplaire du livre des règles, des call books et des calls réponse rapide
- b) un exemplaire de l'avis de course et des instructions de course (si publiés)
- c) des vêtements adaptés pour passer de longues journées sur l'eau
- d) un carnet de note étanche et un stylo
- e) un sifflet
- f) des bateaux magnétiques pour les instructions et les débriefings
- g) des pavillons, une VHF et un gilet de sauvetage*

*(sur certaines compétitions, ces éléments sont fournis par l'AO)

Certains umpires trouvent utile d'apporter un élastique pouvant être fixé autour de la console du semi-rigide et utilisé pour sécuriser les pavillons umpire, les VHF, etc.

De nombreux umpires utilisent l'application développée par la RYA et la FFVoile (Omnibook) et World Sailing, qui donne un accès facile au livre de règles, aux call books et à d'autres documents sur un smartphone. Cette application est disponible dans la boutique d'applications de votre appareil mobile.

2.2 Le rôle du chef umpire

Il est normal qu'un des umpires de l'équipe soit désigné en tant que chef umpire et soit chargé de plus de responsabilités. Le Chef Umpire gère et représente l'équipe des umpires aux réunions avec le comité de course, l'AO et avec les concurrents.

Le Chef Umpire et le Comité de Course sont susceptibles de travailler ensemble de façon beaucoup plus étroite que sur les compétitions de course en flotte sans umpiring, et l'établissement de bonnes relations de travail est donc essentiel. Le Chef Umpire ne doit pas gêner le travail du comité mais il peut être appelé pour des conseils sur des sujets comme des changements de format ou l'annulation de la course. Un respect mutuel est important et permettra au Chef Umpire de donner son avis avec diplomatie pendant la compétition sur tout sujet affectant potentiellement l'équité de la régata.

Un umpire postulant pour devenir umpire international a besoin d'évaluations d'UI déjà qualifiés. Ces évaluations sont habituellement fournies par le Chef Umpire, parfois avec la participation d'autres umpires internationaux de l'équipe. Le Chef Umpire étant généralement responsable de l'établissement des paires d'umpires, il demande souvent si un umpire de l'équipe a besoin d'une évaluation et dans ce cas il établira les paires avec de faciliter ce processus.

Le Chef Umpire peut également envisager de publier un « call de compétition » pour clarifier un problème lié à une compétition donnée, comme par exemple une instruction de course spécifique à la compétition.

Les calls de compétition ne doivent pas être publiés pour clarifier des incidents qui ne sont pas spécifiques à la compétition, comme des scénarios hypothétiques ou des situations de règles du chapitre 2 (qui peuvent être traités de préférence avec un call Réponse rapide). Les calls de compétitions ne peuvent être utilisés qu'une seule fois, puis doivent être envoyés au Rules Opinion Working Group de World Sailing, qui les accepte ou les rejette.

2.3 Réunion avec les responsables de la régata

A son arrivée, le Chef Umpire doit rencontrer le Directeur de la compétition et le Président du Comité de Course afin de convenir de la manière et du moment où seront prises les décisions concernant le format de la compétition, du lieu où se tiendront les briefings des compétiteurs, ainsi que du rôle du chef umpire lors de ces réunions.

Lors de cette réunion, le Chef Umpire doit également :

- a) **Confirmer les dispositions pour les umpires**, comprenant les semi-rigides et les pleins, la mise à disposition de matériel comme les VHF, les pavillons umpire, les remboursements de frais, et les dispositions prises pour l'hébergement de l'équipe des umpires.
- b) **Convenir de l'aide** que le Président du Comité de Course souhaite recevoir de l'équipe d'umpires dans les décisions et actions liées à la conduite de la régata (comme les conseils sur l'opportunité d'annuler une course, le moment de lancer les départs, ou le déplacement des marques). Confirmer que les umpires informeront le bateau d'arrivée de tout bateau sous pavillon noir, des positions à l'arrivée des bateaux qui franchissent la ligne plus d'une fois, ainsi que de toute course « faisant l'objet d'une réclamation ».
- c) **Convenir avec le Président du Comité de Course de la procédure visant à réduire les délais entre les courses**, et du moment où le signal d'avertissement de la course suivante sera envoyé. En général, il est préférable que le Président du Comité de Course n'attende pas que les umpires aient terminé leurs échanges à la ligne d'arrivée, car le signal d'avertissement avertit les umpires qu'ils doivent revenir pour le départ suivant.

Le Chef Umpire doit comprendre le programme de course prévu par le président du comité de course, les zones de départ et d'arrivée, ainsi que l'intervalle entre les départs. Il doit confirmer le planning prévu pour la rotation des umpires s'il est susceptible d'avoir un impact sur ce programme.

2.4 Réunion de l'équipe umpire

Une première réunion de l'équipe doit avoir lieu suffisamment tôt avant le début des courses. Cette réunion vise à s'assurer que les umpires travailleront à terre et sur l'eau comme une équipe coordonnée. Les responsabilités individuelles y sont confirmées, de même que le plan de positionnement des umpires, les canaux VHF, les procédures en cas de dommages ou de panne, ainsi que toute modification des règles ou des instructions de course propres à la compétition.

Les exemples de tâches pouvant être réparties parmi les umpires sont :

- a) Présidence du jury (ou jury international)
- b) Rotations quotidiennes des umpires (si pas préparées par le Chef Umpire)
- c) Liaisons avec le Comité de Course et l'AO
- d) Projets de réponses aux questions écrites des concurrents

- e) Gestion des modifications aux IC et autres règles
- f) Avoir les calls à disposition, rédiger les projets de calls de compétition, rédaction de scénarios
- g) Responsabilités en cas de règle 14 et gestion des dommages
- h) Semi-rigides umpires (pleins, VHF, pavillons umpires)
- i) Repas et eau
- j) Collecte des résultats et aide au Comité de Course pour les problèmes de classement
- k) Logistique (hébergement, transferts, petits déjeuners, diners, frais)

L'équipe des umpires doit normalement également se réunir quotidiennement en début de journée pour confirmer l'organisation du jour, puis après les courses pour passer en revue l'umpiring du jour.

2.4.1 Checklist de la réunion umpire

La première réunion des umpires avant le début des courses peut comprendre :

- a) Accueil et introductions, identification des besoins en évaluation des umpires
- b) Répartition des tâches entre les umpires de l'équipe
- c) Format de compétition prévu
- d) Programme du jour prévu, y compris réunions umpire
- e) Personnes clés de la régata ; demandes du Directeur de Course ou Comité de Course
- f) Méthodologie des retours sur la compétition et la direction de la course
- g) Nombre de semi-rigides par course ; répartition prévue ; parcours chef umpire (si utilisé)
- h) Toute IC non standardisée, règles de la compétition et responsabilités des umpires
- i) Calls importants ou délicats pouvant se produire, problèmes de règle 42, calls de compétition (le cas échéant)
- j) Directives pour les calls à l'initiative des umpires, en particulièrement au sujet de la sportivité
- k) Semi-rigides et équipement, réparations, pleins, déchets, canaux VHF et chargement des VHF
- l) Bateaux, processus mis en place pour s'assurer que les bateaux sont utilisés tels que fournis, règles d'utilisation des bateaux et responsabilités des umpires, inspection à l'embarquement
- m) Équipement de rechange pour les bateaux et processus pour rapporter une casse et un remplacement
- n) Inspection de dommages, rapports, exigences liées aux umpires
- o) Prévision de paniers repas et eau
- p) Organisation de la sécurité et des besoins médicaux et toute autre obligation des umpires

Une réunion chaque matin pour confirmer l'organisation du jour

- a) Bulletin météo
- b) Programme prévu ; le Chef Umpire peut avoir eu une réunion avant, avec le Comité de Course, pour décider des plans du jour
- c) Pairing des umpires et positionnements ;
- d) Demandes du Directeur de course ou du Comité de Course

- e) Fin de journée et organisation de la soirée

Une réunion en fin de journée pour passer en revue les sujets du jour et les options pour améliorer la qualité et la cohérence de l'umpiring

- a) Ce qui a bien été, les challenges, les leçons retenues
- b) Les calls ou conversations spécifiques et à noter
- c) Ce que l'équipe des umpires peut améliorer dans les jours à venir
- d) Retours vers les concurrents ou la direction de la course

2.5 Réunion avec les concurrents

Etablir de bonnes relations avec les concurrents est essentiel pour l'équipe des umpires et contribue à l'établissement d'un respect mutuel tout au long de la régata. Une réunion avec les concurrents avant la première course peut permettre d'informer les concurrents sur la façon dont l'équipe des umpires va opérer sur cette compétition et leur offrir l'opportunité de poser des questions.

Le déroulé de ce briefing est à la discrétion du Chef Umpire et va dépendre du niveau d'expérience des concurrents. Généralement, des concurrents expérimentés voudront simplement vérifier des points dans les IC ou avoir des explications sur des points spécifiques à la compétition. Des concurrents plus débutants peuvent avoir besoin de plus d'explications, par exemple sur la procédure de réclamation et les règles d'utilisation des bateaux. Il peut être pertinent de :

- a) Présenter l'équipe des umpires et annoncer toute responsabilité qu'un umpire donné peut gérer, comme par exemple le remplacement d'équipement
- b) Clarifier ce qui peut et ne peut pas être réglé sur les bateaux fournis
- c) Identifier les documents publiés. Si des changements dans ces documents ont été apportés, il peut être intéressant de les mentionner
- d) Rappeler les règles ou difficultés locales, comme les boundaries ou autres zones interdites
- e) Si la sportivité est un souci, rappeler clairement ce qui sera pénalisé
- f) Expliquer aux débutants les réclamations, les pénalités et le processus décisionnaire des umpires
- g) Rappeler aux concurrents qu'à l'arrivée, ils peuvent questionner rapidement un umpire sur la raison d'un call, mais toute conversation un peu longue doit attendre la fin de journée
- h) Préciser le moment où les umpires seront disponibles à terre pour discuter de tout call du jour.

Il est généralement conseillé de ne pas répondre aux questions des concurrents par oral lors du briefing, à l'exception des questions qui peuvent avoir une réponse sans aucune ambiguïté. Les concurrents sont encouragés à poser leurs questions par écrit pour avoir une réponse qui soit ainsi affichée au tableau d'information pour le bénéfice de tous les concurrents.

2.6 Medal Race : préparation avant la course

Plus spécialement avant les Medal Races, les umpires se réuniront pour discuter de tous les problèmes pouvant être anticipés et pour passer en revue les classements en cours afin d'identifier tout cas de « match-race » ou de course par équipes pouvant potentiellement se produire. Deux scénarios fréquents peuvent se produire :

MR : Si le bateau A gagne la compétition s'il finit devant le bateau B, l'ordre de A et de B décidera du premier et du second. Si A gagne la compétition si B finit au-delà d'une certaine place, A peut tenter de faire plonger B en queue de flotte. La même chose peut se produire quand les bateaux d'un même pays sont en compétition pour se sélectionner aux Jeux Olympiques. Dans ces cas, un semi-rigide peut être désigné pour suivre une paire donnée au moins pendant le pré-départ.

TR : Quand un pays a deux bateaux, l'un avec une chance de podium, l'autre peut faire en sorte de l'aider. L'identifier avant la course signifie que les umpires en sont conscients et pourront y être attentifs.

Le tableau ci-contre est un exemple de cette préparation en pratique. On y voit les points de chaque bateau et les places finales possibles. Ce tableau montre qu'entre NZL1 et FRA9, celui qui finira avant l'autre sera le vainqueur de la compétition et ils peuvent donc partir en mode match race. Une éventualité de course par équipes entre les 2 bateaux espagnols est également notée. Dans la réalité, la course par équipe se produit rarement, mais l'analyse avant le départ signifie que les umpires y sont attentifs. Une feuille de calcul est disponible sur le site de World Sailing pour la préparation de la Medal Race.

Place	Bateau	Points	TR	MR	Places
1	NZL1	36		MR	1-2
2	FRA 9	37		MR	1-2
3	ESP 18	60	TR		3-9
4	POL 11	70			3-10
5	NED 11	72			3-10
6	ESP 177	72	TR		3-10
7	ITA 74	76			3-10
8	SUI 5	77			3-10
9	ISR 11	78			3-10
10	JPN 1	81			4-10

2.7 Discussions avec les concurrents et débriefings

Les umpires doivent être disponibles pour discuter à terre des calls avec les concurrents après la course, et certaines compétitions organisent des débriefings officiels après la course entre les umpires et les concurrents. Il faut toujours avoir deux umpires dans toute discussion pour éviter le ressenti de favoritisme et pour avoir une double vérification des règles.

Contrairement aux discussions sur la ligne d'arrivée, le principal objectif d'une discussion à terre est d'aider les concurrents à mieux comprendre les règles et à étudier un incident depuis leur point de vue. Si possible, inviter les deux bateaux de l'incident pour parler de ce qu'ils pensent s'être produit. La

discussion peut porter sur ce que la décision aurait pu être si elle avait été basée sur les faits décrits par les concurrents. Cela réduit également le risque d'avoir une conversation qui dégénère entre concurrent et umpire sur ce qui s'est réellement passé.

Si pendant une discussion, il devient évident qu'un umpire peut avoir commis une erreur, l'umpire doit immédiatement le reconnaître.

Ayez votre livre de règles avec vous. Il est généralement utile de pouvoir se référer à la formulation précise de la règle applicable pour répondre à une question. Cela aide les coureurs à faire le lien entre la question et la formulation de la RCV et peut amener la conversation débutée sur une situation spécifique à aborder l'application plus générale de la règle. En se référant et en utilisant le texte de la règle, vous diminuez également le risque de donner des conseils pouvant prêter à confusion ou être mal compris. Les concurrents avec un anglais limité peuvent vérifier en se référant à leur livre de règles bilingue.

Quand une question est posée et qu'elle peut potentiellement intéresser toutes les équipes, les umpires doivent demander qu'elle soit mise par écrit pour qu'une question/réponse écrite soit publiée. Ou bien, le chef umpire doit s'assurer, par exemple à l'occasion du briefing quotidien, que tous les teams sont au courant de la réponse.

Section 3

Les fondamentaux de l'umpiring

3 LES FONDAMENTAUX DE L'UMPIRING COURSE EN FLOTTE

3.1 Le Rôle de l'équipe d'umpires

Le rôle d'un umpire est de résoudre les litiges au sujet des règles entre bateaux, au moment de l'incident, sur la base de ce qu'ils voient et conformément aux règles.

Dans la course en flotte gérée en umpiring, les umpires voient l'incident et décident si un ou des bateaux ont enfreint une règle. Si un bateau réclame alors, un umpire pénalise le bateau ayant enfreint une règle (s'il n'est pas exonéré) et s'il n'a pas effectué de pénalité.

L'objectif de l'équipe d'umpires est de s'assurer que chaque incident d'une course est observé et qu'une décision rapide suit chaque réclamation, avec un minimum de déplacements précipités autour du parcours.

Une caractéristique particulière d'un bon arbitrage en course en flotte est le niveau de coordination entre les semi-rigides, qui travaillent ensemble en équipe pour offrir la meilleure couverture possible de la flotte. En match racing et en team racing, il n'y a que deux stratégies — une pour chaque équipe. En course en flotte, chaque bateau a sa propre stratégie.

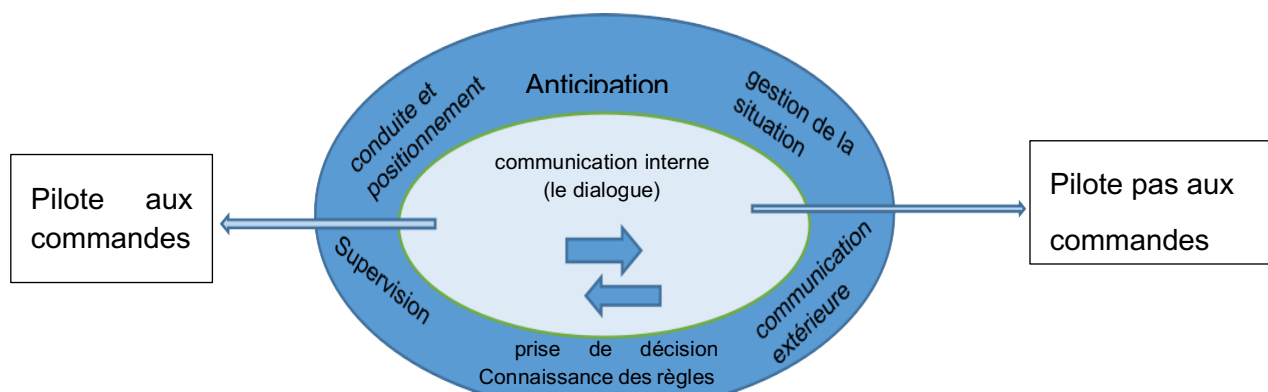
Un ratio d'environ un semi-rigide pour trois bateaux offre une excellente couverture. Un ratio de un pour cinq est la limite, selon le préambule de l'Annexe UF. La flotte ne doit pas dépasser 25 bateaux.

Plus les semi-rigides auront de bateaux, plus les umpires devront prioriser les zones du parcours où les incidents seraient les plus susceptibles de se produire, comme le départ, les laylines, les marques et la ligne d'arrivée. Cela permet de couvrir la grande majorité des incidents, mais certains incidents inattendus peuvent ne pas être vus. Malgré cela, l'umpiring est préféré aux instructions de réclamations par de nombreuses compétitions et de nombreux concurrents.

3.2 Interactions entre umpires

Les umpires travaillent à deux dans le semi-rigide ; un seul umpire par semi-rigide est à déconseiller sauf si les ressources viennent à manquer. Deux umpires par semi-rigide offrent une prise de décision plus fiable et cohérente. Les responsabilités sont partagées, les umpires s'enrichissent mutuellement ; et toute mauvaise compréhension de règle se voit plus facilement et peut être corrigée;

Les umpires travaillent ensemble comme les pilotes de l'air le font. L'un d'eux est le « pilote aux commandes » qui pilote l'avion ; l'autre est le « pilote qui n'est pas aux commandes » qui gère les systèmes de l'avion et la communication avec le contrôle du trafic aérien. Les rôles sont considérés comme égaux et les pilotes intervertissent les rôles à chaque vol, même si le Capitaine peut être plus expérimenté que le copilote.



Les umpires doivent travailler de la même façon dans leur semi-rigide. Même si un umpire est susceptible d'être plus expérimenté que l'autre, ils sont considérés comme égaux, partagent les rôles et contribuent tous deux aux décisions. Le conducteur et le copilote doivent interchanger les rôles de façon périodique, et les deux rôles sont également investis dans la prise de décision.

La clé d'une bonne performance, c'est la communication dans le semi-rigide. Si vous communiquez, tout le reste se mettra en place. Il y a 3 grands principes à appliquer pour travailler ensemble.

3.2.1 Désaccord entre umpires

Il y aura des occasions où les umpires ne seront pas d'accord sur la décision à prendre. Dans ces cas-là, même s'il y a eu un contact, les umpires doivent signaler « pas de pénalité » plutôt que de pénaliser l'un ou l'autre.

Un bon dialogue entre umpires pendant que la situation se construit (voir chapitre 4) diminue les risques de désaccord et permet de l'identifier dès le début. Le désaccord peut alors être résolu avant même qu'un bateau réclame.

3.2.2 Doute

Les umpires doivent signaler une pénalité uniquement s'ils sont certains qu'un bateau a enfreint une règle. En cas de doute sur les faits de l'incident ou sur l'application des règles, alors les umpires ne doivent pas pénaliser un bateau mais doivent signaler « pas de pénalité ».

Avec une bonne connaissance des règles et un bon positionnement du semi-rigide, les cas de doutes devraient être évités. Par exemple quand les umpires suivent deux bateaux engagés au vent arrière et qu'ils ne sont pas certains de la façon dont l'engagement s'est établi. Dans ce cas, il existe un doute sur l'application de la règle 17 et en conséquence les umpires doivent supposer que le bateau sous le vent peut naviguer au-dessus de la route normale.

Appliquer le même raisonnement si les umpires n'ont pas vu l'incident ou s'ils ne sont pas certains du motif de la réclamation.

3.2.3 Dernier point de certitude

Il existe des cas où les umpires doivent juger de l'éventuel changement d'un fait donné. Par exemple, un engagement a-t-il été rompu ou un nouvel engagement s'est-il établi, ou bien un bateau est-il passé bout au vent.

Dans ces situations, les umpires doivent supposer que la situation n'a pas changé, tant qu'ils ne sont pas certains qu'elle a changé. Par exemple, un bateau est considéré comme n'ayant pas dépassé la position bout au vent ou atteint le plus près tant que l'umpire qui l'observe n'est pas certain qu'il l'a fait.

Section 4

Communication et prise de décision

4 COMMUNICATION ET PRISE DE DECISION

Une bonne communication entre umpires pendant le déroulement de la course est essentielle pour prendre des décisions rapides et justes. Les umpires s'accordent sur les faits, les règles applicables et la décision si l'incident se produit. S'il y a une réclamation recevable, les umpires ont déjà pris leur décision et pourront la signaler aux bateaux dès que permis par les règles. Un manque de dialogue adéquat entre umpires peut entraîner de la confusion et des décisions incorrectes ou tardives.

Cette section décrit la façon dont les umpires doivent communiquer entre eux, de façon concise et cohérente, afin de prendre les bonnes décisions.

4.1 Dialogue umpire

4.1.1 Structure du dialogue

Pour un incident impliquant 2 bateaux, chaque umpire du semi-rigide le plus proche est responsable de la surveillance d'un bateau et décrit à voix haute :

- i. **Droits, raison** : si le bateau est prioritaire et pourquoi
- ii. **Obligations, possibilités** : quelles sont les obligations du bateau selon les règles
- iii. **Actions** : si le bateau respecte ses obligations.

Dans une course en flotte où un semi-rigide peut avoir à surveiller plusieurs bateaux, un umpire doit d'abord être clair sur le bateau qu'il regarde, par exemple « *je suis le bateau 7* ». Cela signifie que tout ce que dira l'umpire à suivre sera probablement en relation avec le bateau 7. Par exemple « *Je peux lofer* » communique le fait que la règle 17 ne s'applique pas au bateau 7.

La façon la plus naturelle de décrire un bateau est normalement ce qui fonctionne le mieux. Généralement, le premier umpire qui décèle un incident en cours de développement va parler en premier. Cependant, il est préférable que le pilote prenne les bateaux devant le semi-rigide, quand le copilote prendra des bateaux qui s'approchent, en dehors du champ de vision du pilote. Pour les incidents à 3 bateaux, un umpire (normalement le pilote) prend le bateau du milieu et le copilote prend les autres bateaux.

Quand un incident se développe, un umpire ne doit pas répéter *Droits, Raison*. Répéter « *Je suis bâbord, bateau non prioritaire* » peut être vrai, mais n'amène pas à une conclusion pour savoir si une règle a été enfreinte. *Droits, Raison* doivent être précisés quand ils sont modifiés, par exemple quand un bateau devient engagé sous le vent depuis l'arrière.

Plutôt que de répéter les faits, un umpire doit répéter l'Action qui détermine si la règle concernée est respectée ou enfreinte. Par exemple « *Je ne me maintiens pas à l'écart* ».

Avec l'expérience, ce dialogue standardisé devient automatique. L'umpire peut alors mieux se concentrer sur ce qui se passe pendant la course tout en écoutant l'autre umpire.

4.1.2 Droits, Raisons, Obligations et Possibilités

Droits font référence au bateau qui est (ou qui n'est pas) prioritaire. La formulation est « *Je suis prioritaire* » (« *prioritaire* » en abrégé ou « *I'm right* ») ou « *je dois me maintenir à l'écart* » (« *laisse* » ou « *I'm give* » en abrégé)

Raisons pour lesquelles un bateau est prioritaire ou doit se maintenir à l'écart, et généralement exprimé par tribord/bâbord, sous le vent/au vent, libre devant/libre derrière. Parfois « *cule* » ou « *effectue une pénalité* » constitue la raison et peut être indiqué.

Obligations qu'un bateau doit faire ou peut ne pas faire, par exemple « *doit se maintenir à l'écart* », « *doit donner la place* », « *ne peut pas naviguer au-dessus de sa route normale* », « *ne peut pas gêner* » (avec un bateau sur un autre bord du parcours ou effectuant une pénalité).

Possibilités de ce qu'un bateau peut faire ou a le droit de faire. « *Je peux lofer* », « *Je peux héler pour de la place pour virer* », « *Tu dois me donner la place à la marque* ».

Quand un umpire anticipe le fait que son bateau risque de faire quelque chose, il est fréquent de le préciser dans le dialogue pour s'assurer que l'autre umpire en est également conscient. C'est d'autant plus important en umpiring de bateaux de grande taille (difficile de voir au-dessus d'eux), et le semi-rigide peut avoir besoin de changer de position pour anticiper cette action et avoir un bon angle de vue.

4.1.3 Dialogue : le détail

Un bon dialogue umpire commence par se mettre d'accord sur la règle de priorité qui s'applique et toutes obligations ou possibilités, puis établit à haute voix les actions des bateaux pour finir, si une règle est enfreinte, en s'accordant sur une décision. Ce processus est détaillé ci-après.

1 Etablir une priorité

Un umpire démarre le dialogue en identifiant le bateau et en précisant si ce bateau est prioritaire ou doit se maintenir à l'écart, ainsi que la raison. L'autre umpire répond de façon similaire pour confirmer l'accord à ce stade.

(ndt : Les termes *prioritaire* et *non prioritaire* peuvent être remplacés par les termes anglais *right* et *give*)

L'umpire 1 dit	L'umpire 2 répond
« <i>Je suis (le bateau) 7</i> »	« <i>Je suis 2</i> » (l'autre bateau de l'incident)
« <i>Tribord prioritaire</i> »	« <i>Bâbord non prioritaire</i> »
« <i>Au vent, non prioritaire</i> »	« <i>Sous le vent prioritaire</i> »
« <i>(Libre) devant prioritaire</i> »	« <i>Derrière non prioritaire</i> »

Les umpires peuvent également à ce stade s'accorder sur une obligation ou possibilité qui s'applique, comme « *sous le vent prioritaire, droit de lofer* » avec la réponse « *D'accord, au vent non prioritaire* ».

2 Actions

Après accord sur les droits initiaux et les raisons, la règle 16 est généralement la règle qui s'applique au bateau prioritaire, donc tout ce que son umpire a besoin de dire est s'il « *maintient sa route* » (*holding course*) ou s'il « *modifie sa route* » (*changing course*). Le bateau non prioritaire doit se plier à la règle qui s'appliquera entre les règles 10 à 13, et son umpire dit si son bateau « *se maintient à l'écart* » ou pas. De nombreux umpires préfèrent dire « *lofer* » lorsque la modification de la route se fait vers le vent, ou « *abattre* » lorsqu'elle s'en éloigne. « *Modifier sa route* » devrait également être accompagné de « *vers le haut* » ou « *vers le bas* » pour indiquer la direction de la modification de route.

« *Se maintenir* » et « *modifier vers le haut / vers le bas* » ne sont utilisés que lorsqu'on fait référence à un bateau prioritaire. Pour un bateau qui doit se maintenir à l'écart, ce qui importe est de savoir s'il « *se maintient à l'écart* » ou non, et non s'il modifie ou maintient sa route.

Cependant, si le bateau prioritaire modifie sa route quand les bateaux sont proches, le point essentiel est si le bateau non prioritaire a eu la place de se maintenir à l'écart. L'umpire non prioritaire doit dire « *réaction immédiate* » ou « *réaction tardive* ». Ce fait déterminera la décision des umpires si le bateau ne se maintient pas à l'écart. Dans un incident plus long, l'umpire peut alors dire « *je fais mon max* » ou « *je ne fais pas mon max* ».

Cette structure de conversation permet aux umpires de prendre les décisions au moment où les incidents se produisent.

3 Faits nouveaux ou inversion de la priorité

Parfois pendant un incident, la priorité change ou un fait nouveau entraîne l'application d'une règle différente, par exemple quand un bateau dépasse la position bout au vent. Le tableau ci-dessous identifie le mot ou la phrase utilisés pour identifier le moment précis où cela se produit.

« Vire » (<i>tacking</i>)	Un bateau dépasse le bout au vent. La règle 13 s'applique à ce bateau
« Terminé » (<i>done</i>)	Un bateau virant de bord arrive au plus près. La règle 13 cesse de s'appliquer
« Engagement ; libre » (<i>overlap ; clear</i>)	Un engagement est rompu ou un nouvel engagement s'établit. Règle 11 ou 12
« Depuis derrière » (<i>from astern</i>) / « 17 s'applique » (<i>17 on</i>) / « pas le droit de lofer » (<i>no luffing rights</i>)	Un bateau devient engagé sous le vent depuis une route libre derrière quand il est à moins de 2 longueurs de bateaux. La règle 17 s'applique à lui.
« Zone »	Le 1 ^{er} des 2 bateaux atteint la zone. La règle 18 s'applique. Généralement associé à « <i>engagé</i> » (<i>overlap</i>) ou « <i>libre</i> » (<i>clear</i>)
« Obstacle »	Les bateaux s'approchent d'un obstacle et la règle 19 va s'appliquer
« Layline »	Le bateau a atteint une layline et sa route normale peut maintenant être de virer ou d'empanner
« peut heler »	Un appel à la voix pour de la place pour virer serait maintenant en accord avec la règle 20.
« Hèle »	Un bateau hèle pour de la place pour virer et l'autre bateau doit répondre
« Effectue une pénalité » (<i>taking a penalty</i>)	Un bateau commence à effectuer une pénalité et la règle 21.2 s'applique

« Incident terminé » (closed)	Le délai pour héler « protest » est écoulé. Toute réclamation faite après sera non recevable et recevra un pavillon vert.
---	---

Exemple : « 2 bateaux bâbord, quand le bateau devant/sous le vent vire de bâbord à tribord, l'umpire doit dire « *lofant (luffing) virant (tacking)* (donc maintenant « *non prioritaire* »)..... **fait (done)** ! »

Le mot « fait » (done) indique le moment où le bateau acquiert à nouveau la priorité.

Empanner (*gybing*) n'est pas dans la liste car, en course en flotte, un bateau n'est pas tenu de se maintenir à l'écart pendant qu'il empanne. Cependant, un empannage modifie souvent la priorité, et dans ce cas, un umpire peut dire, par exemple « *empanné (gybe)* [ou *fait*] (*done*), *tribord prioritaire (starboard right)*, *je maintiens ma route (holding)* ».

4 Place à la marque

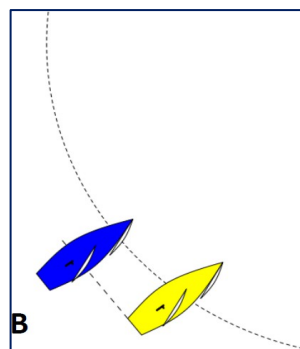
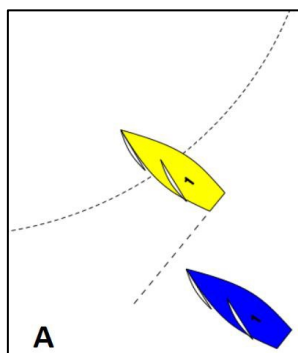
Quand le premier des 2 bateaux atteint la zone d'une marque, la règle 18 peut commencer à s'appliquer entre eux. L'umpire du 1^{er} bateau doit dire « *zone* » et les umpires confirment ensuite les obligations de place à la marque.

Si le bateau ayant droit à la place à la marque est prioritaire, alors la règle 18 est vraiment sans importance puisque le bateau extérieur doit également se maintenir à l'écart, ce qui reste le sujet principal de tout dialogue.

Si le bateau ayant droit à la place à la marque est le bateau non prioritaire, la question essentielle est de savoir s'il navigue **dans la place à la marque à laquelle il a droit** (voir la règle 43.1(b)). La meilleure solution pour l'umpire du bateau ayant droit à la place à la marque est de dire « *dans la place à la marque* » ou « *dans le couloir* » ou « *large* ».

- a) S'il est « *large* », il doit se maintenir à l'écart, et ce point revient alors au cœur du dialogue.
- b) S'il est « *dans le couloir* », l'autre umpire peut alors répondre en disant « *je donne la place à la marque* » ou « *je ne donne pas la place à la marque* », selon le cas.

Exemple : Les bateaux s'approchent d'une marque au vent à laisser à bâbord



Dans la **situation A**, Jaune atteint la zone en route libre devant Bleu. Bleu doit en conséquence donner la place à la marque à Jaune (règle 18.2(a)) en plus de se maintenir à l'écart.

Umpire Jaune	Umpire Bleu
“Devant prioritaire, maintiens” (<i>ahead right, holding</i>)	« Derrière non prioritaire, à l'écart » (<i>astern give, keeping clear</i>)
“Zone, libre” (<i>zone, clear</i>)	« Je dois donner la place à la marque, je me maintiens à l'écart » (<i>must give mark-room, keeping clear</i>)

Le bateau prioritaire Jaune a droit à la place à la marque, donc le seul changement dans les obligations des deux bateaux est que Bleu est également tenu de donner la place à la marque à Jaune.

Dans la **situation B**, quand Jaune atteint la zone, Bleu est engagé à l'intérieur et au vent de Jaune.

Umpire Jaune	Umpire Bleu
« Sous le vent prioritaire, maintiens » (<i>leeward right, holding</i>)	« Au vent non prioritaire, à l'écart » (<i>windward give, keeping clear</i>)
“Zone, engagé” (<i>zone, overlap</i>)	« Tu dois me donner la place à la marque, dans le couloir » (<i>you must give me mark-room, in corridor</i>)

Le bateau Bleu tenu de se maintenir à l'écart a droit à la place à la marque et sera exonéré s'il ne se maintient pas à l'écart seulement quand il navigue dans cette place à la marque. Les umpires de Bleu doivent en permanence annoncer si Bleu est « *dans le couloir* » ou « *large* ».

5 Décision

Chaque dialogue se conclue avec un umpire déclarant si une règle a été enfreinte ou pas et avec une proposition sur le(s) bateau(x) éventuellement pénalisé(s). L'autre umpire répond alors rapidement en donnant son accord (ou pas). Par exemple :

Exemples quand une règle a été enfreinte :

« Contact »	Peut être dit soit par l'un ou l'autre umpire. A quelques rares exceptions près, un contact confirme qu'une règle a été enfreinte.
« Ne me maintiens pas à l'écart » (<i>not keeping clear</i>)	Dit par l'umpire non prioritaire quand son bateau ne se maintient plus à l'écart. La décision peut être que l'autre bateau a enfreint la règle 15 ou 16.1 et que son bateau est exonéré.
« Modifie pour t'éviter » (<i>changed to avoid you</i>)	Dit par l'umpire prioritaire quand son bateau a eu besoin de modifier sa route pour éviter le contact (voir définition <i>Se maintenir à l'écart</i>)
« Appel non recevable » (<i>invalid hail</i>) « pas de réponse » (<i>no response</i>)	Un appel pour de la place pour virer de bord qui enfreint la règle 20.1. L'absence de réponse d'un bateau hélé qui enfreint la règle 20.2.

« je ne t'ai pas donné la place » (<i>I did not give you room</i>)	Par exemple, quand la règle 15 ou 18.2 s'applique et qu'un bateau ne donne pas la place ou la place à la marque comme requis.
--	---

L'umpire peut alors proposer la décision « pénalité sur moi / toi / nous deux / d'accord pour toi ? » L'autre umpire doit alors répondre :

« D'accord, pénalité sur x » (<i>I agree, penalty on x</i>)	Les umpires s'accordent sur la décision. En cas de réclamation recevable et si X n'effectue pas de pénalité, un umpire signalera une pénalité sur X.
« pas d'accord » (<i>disagree</i>)	Le 2 ^{ème} umpire n'est pas d'accord avec la décision - a besoin de discuter davantage pour résoudre le problème
« je n'ai pas vu » (<i>I did not see</i>)	Le 2 ^{ème} umpire n'a pas vu l'incident

En cas de « **désaccord** » (*disagree*), la réponse à toute réclamation sera de signaler « *pas de pénalité* » sauf si les umpires peuvent résoudre rapidement le désaccord. Les umpires ne doivent pas pénaliser un bateau en cas de désaccord entre les umpires (section 3.2.1). Cependant, un umpire ne doit pas être en désaccord sur un fait lié à un bateau qu'il n'est pas en train de surveiller.

En cas de « **je n'ai pas vu** » (*did not see*), le premier umpire doit, s'il est suffisamment sûr de lui, confirmer la décision qui sera signalée en cas de réclamation et d'absence de pénalité effectuée par le bateau identifié.

Quand un umpire pense qu'aucune règle n'a été enfreinte et qu'il est possible qu'un bateau réclame malgré cela, il peut proposer la décision suivante « *pas d'incident, d'accord pour toi ?* ». L'autre umpire le confirmera vraisemblablement.

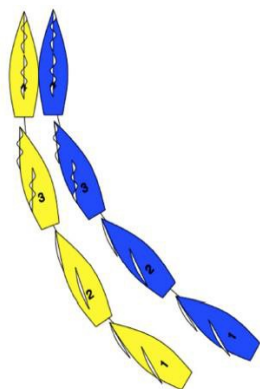
Lorsque les umpires ont confirmé la décision, ils attendent une réclamation recevable (pavillon rouge et « proteste » hélé) si cela n'a pas encore été le cas. Ils doivent alors attendre 2 à 3 secondes pour donner au bateau en infraction la possibilité de faire une pénalité de lui-même. Si les deux bateaux réclament, ou s'il est clair qu'aucune pénalité ne va être effectuée, une pénalité peut être signalée plus rapidement. Il est important que ce signal ne soit pas tardif, surtout après une marque à contourner quand les bateaux vont hisser le spi juste après. Tout retard dans le signal augmentera considérablement la sévérité de la pénalité.

Si aucun bateau ne commence rapidement à effectuer une pénalité d'un tour, un umpire propose : « *OK, pénaliser le bateau X ?* » ou « *envoi du pavillon vert ?* » et l'autre umpire doit répondre qu'il est d'accord ou pas et le signal est alors fait par le copilote.

4.1.4 Exemples de dialogues umpires

Il n'existe pas de dialogue « correct ». Les exemples suivants sont de bons dialogues car ils amènent directement à la décision.

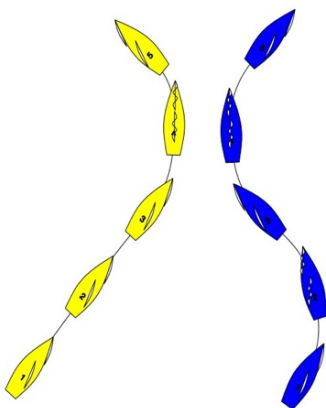
Bateau sous le vent lofant



	Umpire Jaune	Umpire Bleu
1	Sous le vent prioritaire (<i>leeward right</i>)	Au vent non prioritaire, me maintiens à l'écart (<i>windward give, keeping clear</i>)
2	Modifiant ma route, doit donner la place (<i>changing up, (or luffing) must give room</i>)	Me maintiens à l'écart (<i>keeping clear</i>)
3	Lofe (<i>luffing</i>)	Je fais tout mon possible, me maintiens à l'écart (<i>doing all I can, keeping clear</i>)
4	Lofe (<i>luffing</i>)	Contact. J'ai fait tout mon possible. Pénalité sur toi, d'accord ? (<i>contact, I did all I could. Penalty on you, do you agree ?</i>)
5	D'accord (<i>agree</i>)	

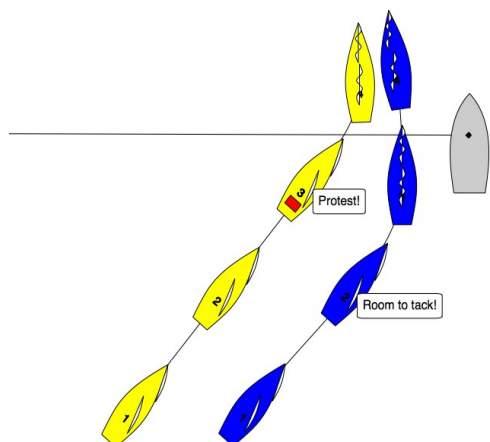
A chaque position, chaque umpire décrit les actions du bateau et s'il respecte ses obligations, plutôt que de répéter à chaque fois les priorités. Les mots forment alors un dialogue qui confirme que les umpires sont à l'écoute de l'autre. Il en résulte que lorsqu'une règle est enfreinte en position 4, les umpires sont déjà tombés d'accord sur la décision.

1 Règle 15



	Umpire Bleu	Umpire Jaune
1	Devant prioritaire, ne modifie pas ma route (<i>Ahead right, holding</i>)	Derrière non prioritaire, me maintiens à l'écart (<i>Astern give, keeping clear</i>)
2	Lofe, vire, non prioritaire (<i>luffing, tacking, give</i>)	Ne modifie pas ma route (<i>holding</i>)
3	Terminé ! tribord prioritaire (<i>done ! starboard right</i>)	Je réagis immédiatement, je lofe (<i>reacted immediately, luffing</i>)
4	Modifie ma route, je donne la place (<i>changing, giving room</i>)	Je fais tout ce que je peux (<i>doing all I can</i>)
5	Pas d'incident, je t'ai donné la place, me maintiens à l'écart (<i>No incident, I gave you room. Keeping clear</i>)	D'accord (<i>agree</i>)

2 Place pour virer



	Umpire Bleu	Umpire Jaune
1	Sous le vent prioritaire, ne modifie pas ma route (<i>leeward right, holding</i>)	Au vent non prioritaire, me maintiens à l'écart (<i>windward give, keeping clear</i>)
2	(Non recevable) hèle pour place pour virer ((<i>invalid</i>) – <i>hail room to tack</i>)	D'accord, je pare. Pénalité sur toi ? Je dois répondre (<i>Agree, I'm fetching. Penalty to you ? I must respond</i>)
3	D'accord, pénalité sur moi (<i>agree penalty me</i>)	Protest
	Lofe (<i>luffing</i>)	Pas de réponse, pénalité sur moi. Me maintiens à l'écart (<i>no response, penalty me. Keeping clear</i>)
4	Je vire, ne me maintiens pas à l'écart, pénalité sur moi (<i>tacking, not keeping clear, penalty me</i>)	D'accord, pas de protest. Dernier incident clos (<i>agree, no protest – last incident closed</i>)
5	Pénalité pour les 2 bateaux (<i>penalty both boats</i>)	D'accord (<i>I agree</i>)

3 Divergence d'opinion

Les umpires doivent parler clairement et porter attention à ce que dit l'autre, pour que cela devienne un dialogue et qu'une divergence d'opinion soit immédiatement mise en évidence. Les umpires doivent se tenir ou être assis proches l'un de l'autre et doivent parler fort et de façon intelligible pour que chacun puisse entendre l'autre par-dessus le bruit du moteur et du vent.

Si les umpires sont clairement en désaccord sur une conclusion, ils doivent essayer de le résoudre rapidement, avant qu'une règle soit enfreinte ou qu'un concurrent réclame. Par exemple :

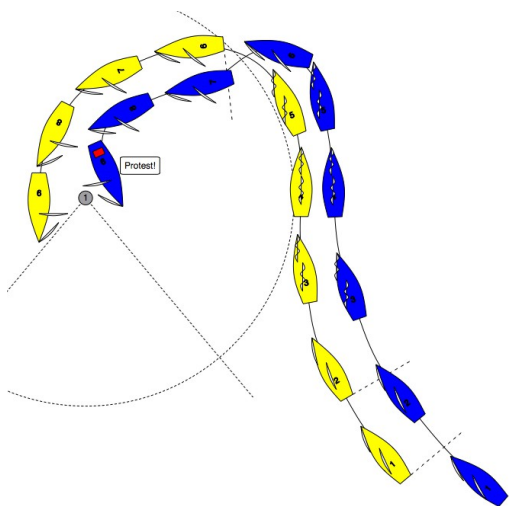
Umpire 1 : je suis sous le vent, prioritaire. Je suis arrivé depuis libre derrière, pas le droit de lof.

Umpire 2 : pas d'accord. Tu es arrivé en dehors des 3 longueurs, tu as droit de lof, je me maintiens à l'écart

Umpire 1 : d'accord.

Cette divergence d'opinion est immédiatement résolue. Cependant, si les umpires ne sont pas capables de se mettre d'accord sur la façon dont l'engagement s'est établi, leur doute signifierait qu'ils décideraient que la règle 17 ne s'applique pas (sections 3.1.1 et 3.1.2).

4 Dernier point de certitude



	Umpire Jaune	Umpire Bleu
1	Devant prioritaire, me maintiens	Derrière non prioritaire, me maintiens à l'écart
2	Sous le vent prioritaire, droit de lof	Au vent non prioritaire, me maintiens à l'écart
3	Je modifie vers le haut	Me maintiens à l'écart
4	Je modifie vers le haut	Me maintiens à l'écart. Es-tu dans la zone ?
5	Négatif. Je modifie	Me maintiens à l'écart
6	Zone, libre	Je dois donner la PALM
7	Me maintiens	Me maintiens à l'écart, je ne peux pas passer à l'intérieur
8	Dans le corridor	Je dois te donner la PALM
9	Pas d'incident ?	D'accord. Je n'ai pas contourné la marque

En position 4, Jaune est en bordure de zone. L'umpire Jaune applique le « **dernier point de certitude** », (section 3.1.3) et établit que Jaune est hors zone tant qu'il n'est pas certain qui y soit rentré. En position 6, l'umpire Jaune est certain que Jaune est entré dans la zone, et l'umpire Bleu confirme que Bleu doit donner la place à la marque.

En position 8, Bleu établit un engagement tardif à l'intérieur et devient le bateau prioritaire, mais l'attention du dialogue se porte alors immédiatement sur l'obligation de Bleu selon la règle 18.2(a).

5 En résumé

Les umpires doivent éviter la répétition inutile des faits et raisons sur lesquels ils s'accordent. Et, en communiquant la décision quand l'incident se produit, les umpires :

- a) minimisent le désaccord entre eux et identifient et résolvent les désaccords avant que les bateaux réclament
- b) maintiennent un dialogue concis, ce qui leur permet de ne pas perdre le fil de l'action
- c) prennent rapidement les décisions et avec plus d'assurance
- d) sont disponibles pour le prochain incident qui peut déjà être en train de se produire.

4.1.5 Tableau synthétique

Le tableau ci-dessous propose un résumé utile des mots les plus fréquemment utilisés par les umpires pour dialoguer tout au long d'un incident et prendre une décision.

Droits et raisons	Actions	Réclamations
Prioritaire ; non prioritaire	Me maintiens ; modifie (haut/bas)	Protest hélé ; Pavillon sur X
Bâbord ; tribord	Lofant, abattant	Pas d'incident (pas de souci, propre)
Au vent ; sous le vent	(pas) à l'écart ; évitant	Incident terminé (pas de protest)
Engagé ; libre (+ devant, derrière)	Réagi immédiatement / tard	
Virant (+devant, derrière, bâbord)	Je fais tout mon possible / je peux faire plus	Décisions
Revenant ; effectuant une Pénalité ; à contre (culant, en crabe)	Plongeant ; Passant sous le vent ; croisant	Es-tu d'accord ? Je suis d'accord / pas d'accord / je n'ai pas vu
	Lofant / Virant / Terminé	Incomplet / protest tardif
Obligations & possibilités	(au-dessus de) route normale (pas normale)	Pénalité (sur) X (+ l'infraction)
(Négatif) droits de lof ; 17 Eteinte ; allumée	Viré dans la zone ; parant	J'ai acquis un avantage
Zone (+ engagé, libre)	Dans le couloir (PALM) / large	Infraction sportivité
J'ai / je dois donner la place (à la marque)	Pompe ; Rock ; Godille	
Ma / ta marque	Héle (pour de la place pour virer) ; répondant	Signal de la décision
C'est sur moi / je peux ... / mon choix est	Virant / tu vires / tardif (règle 20)	Vert
(En approche de) (à l') obstacle	18 éteinte ; PALM donnée	Rouge sur x
Je/tu peux héler dans x longueurs ; 20 allumée	Au plus près ; Approchant du départ	Noir sur y
Pas sur le même bord ; gênant	Contact	Pris le départ en bâbord / tribord

4.2 Communications entre bateaux umpire

Il arrive qu'il y ait des communications entre semi-rigides. Soit pour passer des informations sur un incident ou pour s'assurer que tous les incidents sont vus. Cette communication est de la responsabilité du copilote.

Les signaux visuels sont généralement plus simples et moins intrusifs, mais ils exigent des umpires qu'ils regardent l'autre semi-rigide. Ils peuvent ne pas être habitués à attirer l'attention de l'autre semi-rigide.

Les signaux visuels fréquemment utilisés sont :

- a) Tape répétée sur le haut de la tête - « contact »
- b) Bras tendu à l'horizontal (à l'intervalle entre poupe et proue) – pas engagé
- c) Bras en l'air à la verticale au-dessus de la tête – soit « engagé » soit « je prends ce call »
- d) Pointer vers l'autre bateau umpire - « tu prends ce call »
- e) Pointer vers soi – « je peux prendre ce call »
- f) Pouce en l'air (en mouvement) – oui
- g) Pouce en bas (en mouvement), secoue la tête – non

En d'autres occasions, les VHF sont préférables. Les transmissions doivent être courtes pour minimiser l'interruption des dialogues des autres umpires ; inutile d'utiliser l'étiquette formelle des communications radio. Les canaux VHF sont publics, les umpires ne doivent donc pas y avoir de discussions privées. Les VHF sont particulièrement adaptées pour :

- a) informer rapidement un autre semi-rigide de toute intention de positionnement. Par exemple : « **Umpire 1 va à la marque au vent** ».
- b) informer un autre semi-rigide d'un fait que ces umpires peuvent ne pas avoir vu, comme par exemple :
 - i. « **pavillon protest sur X** » si ce semi-rigide n'est pas en position pour voir le pavillon rouge
 - ii. « **X et Y, pas de 17** » en cas de bateaux engagés naviguant en direction du semi-rigide
 - iii. « **X, libre à la zone** » si votre angle de vue est meilleur pour juger correctement.

Pour certains incidents, souvent aux marques, le semi-rigide qui voit et donne le call de la situation n'est pas bien positionné pour signaler la décision. Les umpires peuvent relayer l'information vers un autre semi-rigide mieux positionner pour la signaler. Il ne doit pas y avoir de doute ; pour le semi-rigide recevant l'information, c'est donc une bonne pratique que de répéter le message et demander confirmation.

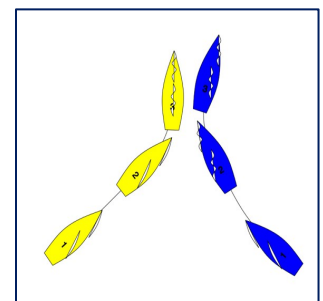
Cependant, les umpires ne doivent pas compter sur les autres semi-rigides pour qu'ils leur communiquent des informations critiques sur un incident. À tout moment, les umpires doivent essayer de s'assurer de voir tous les faits dont ils ont besoin pour prendre leur décision. Toute information additionnelle fournie par un autre semi-rigide est un bonus.

4.3 Le fait décisif

Dans chaque incident, il y a un ou deux faits que les umpires doivent établir pour pouvoir prendre une décision. On les appelle les **faits décisifs** et ils dépendent du type d'incident. Avec de l'expérience, les umpires anticipent les faits critiques dans l'incident suivant, positionnent le semi-rigide en conséquence et établissent ces faits dans leur dialogue.

4.3.1 Règle 10 au vent

Jaune bâbord doit se maintenir à l'écart de Bleu tribord. Jaune se maintient à l'écart quand Bleu peut suivre sa route sans avoir à agir pour l'éviter. **Le seul fait décisif est Bleu a-t-il besoin de modifier sa route pour éviter Jaune.** La meilleure position pour le voir est lorsque le semi-rigide est entre les bateaux et à environ 45° de la route des deux bateaux.

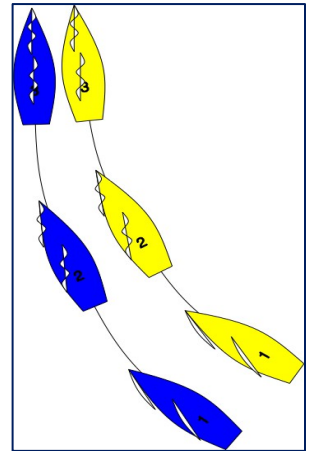


4.3.2 Incident règle 11 / 16.1

Jaune au vent doit se maintenir à l'écart de Bleu sous le vent. Quand Bleu lofe, il doit donner à Jaune la place de se maintenir à l'écart.

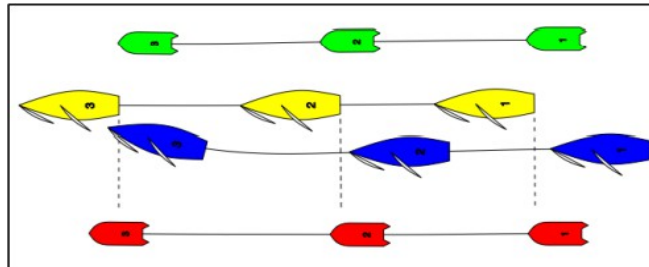
Les faits décisifs sont (1) l'écart entre les bateaux et (2) si Jaune répond rapidement au lof de Bleu.

Ces faits permettent aux umpires de décider si Jaune se maintient à l'écart et si Bleu lui a donné la place de se maintenir à l'écart. La meilleure position pour le voir est derrière les bateaux. Le semi-rigide sera généralement aussi proche des bateaux qu'ils le sont l'un de l'autre, se rapprochant d'eux comme ils se rapprochent l'un de l'autre.



4.3.3 Incident règle 12 / 15

Les faits décisifs sont les positions des bateaux et les actions juste après le moment où les bateaux deviennent engagés.



Le semi-rigide vert au vent est en bonne position. Les umpires peuvent voir le moment où les bateaux deviennent engagés puis ils voient l'écart. Les umpires du semi-rigide rouge ne peuvent pas voir l'écart en position 3.

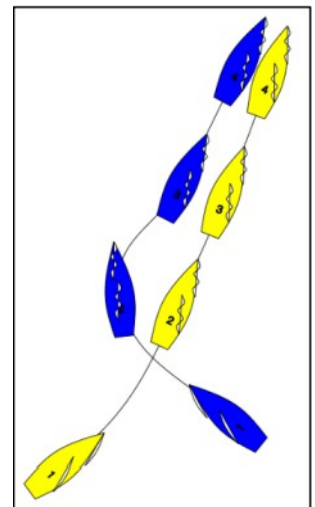
De plus, quand les bateaux sont engagés, il est également plus facile pour le semi-rigide vert de se déplacer pour voir l'écart par en dessous, ce qui est la meilleure position par la suite.

4.3.4 Virement couvrant en « slam dunk »

Bleu croise devant Jaune et vire sur bâbord. Jaune lofe pour empêcher Bleu de terminer son virement. Quand Bleu perd la priorité en raison de ses propres actions, la règle 15 ne s'applique pas et Bleu doit se maintenir à l'écart de Jaune pendant qu'il vire (règle 13).

Les faits décisifs sont (1) Jaune modifie-t-il sa route après être devenu prioritaire et (2) Bleu se maintient-il à l'écart en positions 3-4.

Le mieux pour le semi-rigide est d'être au début au vent de Jaune, à 45° de la route de chaque bateau. C'est une bonne position pour le croisement bâbord-tribord et si Bleu vire, le semi-rigide sera bien placé pour voir l'écart entre les bateaux et pour décider si Bleu se maintient à l'écart et si Jaune modifie sa route.

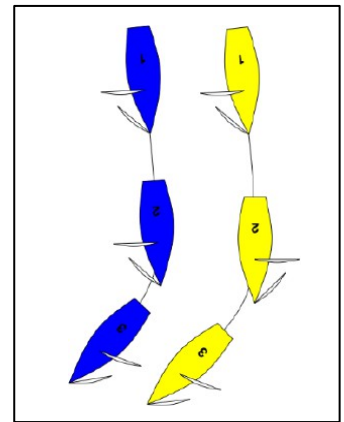


4.3.5 Règle 15 (empannage)

Bleu et Jaune naviguent vent arrière. Jaune empanne sur tribord. Bleu doit réagir rapidement pour se maintenir à l'écart.

Les faits décisifs sont (1) l'écart entre les bateaux et (2) si Bleu réagit rapidement pour déterminer si Bleu enfreint la règle 10 ou si Jaune enfreint la règle 15.

Le semi-rigide doit être près de l'arrière des bateaux, surveillant l'écart entre les bateaux et se rapprochant quand les bateaux se rapprochent l'un de l'autre.

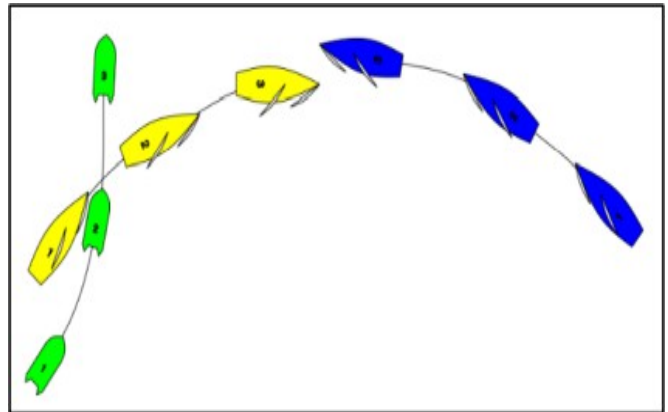


4.3.6 Règle 16.2 – la « règle anti-chasse »

Au près, Jaune bâbord navigue pour passer sous le vent de Bleu sur tribord. La règle 16.2 stipule que Bleu ne peut pas abattre s'il en résulte que Jaune doit immédiatement modifier sa route pour continuer de se maintenir à l'écart.

Le fait décisif est l'écart et si Jaune a besoin de modifier immédiatement sa route quand Bleu abat.

Dans l'idéal, le semi-rigide est déjà au vent de Jaune, anticipant le fait que Jaune va plonger sous Bleu. Cependant, si les umpires ont anticipé le virement de Jaune et sont sous son vent, dès qu'il devient clair que Jaune va plonger, le semi-rigide doit rapidement croiser derrière Jaune comme montré sur le schéma.



4.3.7 Règle 17 – Rompre un engagement

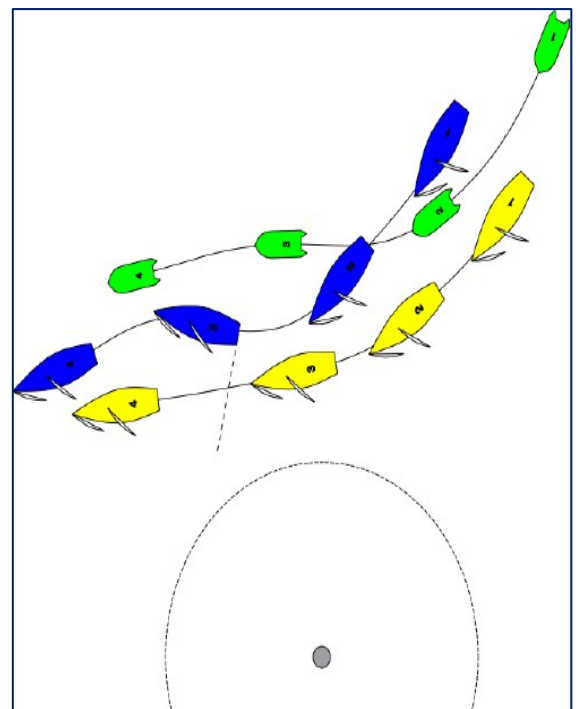
Bleu et Jaune sont engagés naviguant au portant vers une marque sous le vent et la règle 17 ne s'applique pas.

Jaune lofe. Bleu lofe davantage, revendiquant la rupture de l'engagement. Bleu abat et les bateaux deviennent engagés. La règle 17 s'applique-t-elle ?

Les faits décisifs sont (1) Bleu devient-il route libre devant, (2) Jaune navigue-t-il sur sa route normale et (3) Bleu se maintient-il à l'écart.

Le semi-rigide surveille l'écart au début. Quand il devient clair que Bleu va lofer, il se déplace au vent pour voir la rupture de l'engagement. Quand les bateaux sont à nouveau engagés, le semi-rigide repart voir l'écart.

En cas de doute sur le fait que Bleu soit devenu libre devant, les umpires doivent décider que Bleu n'est pas devenu libre devant (section 3.1.3, dernier point de certitude).

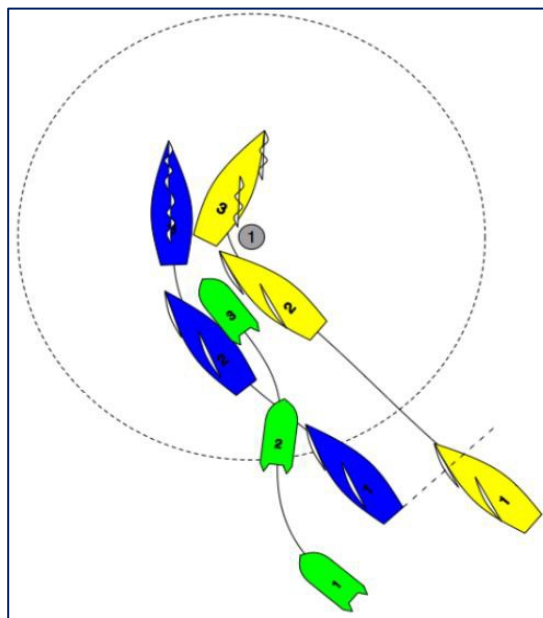


4.3.8 Règle 18

Bleu et Jaune s'approchent de la marque au vent. Jaune entre dans la zone engagée à l'intérieur de Bleu et il a donc droit à la place à la marque. Quand les bateaux atteignent la marque, Bleu lofe et Jaune vire autour de la marque.

Les faits décisifs sont (1) l'engagement entre les bateaux quand Bleu atteint la zone et (2) l'écart entre les bateaux quand ils contournent la marque.

Le semi-rigide est à l'extérieur et sous le vent, au niveau du tableau arrière de Bleu pour voir l'engagement à la zone. Lorsque le sujet de la place à la marque est établi, le semi-rigide se déplace pour voir l'écart entre les bateaux quand ils contournent, afin de décider si Bleu a donné à Jaune la place à la marque, qui comprend ici la place pour virer.



4.4 Bateau aile en umpiring

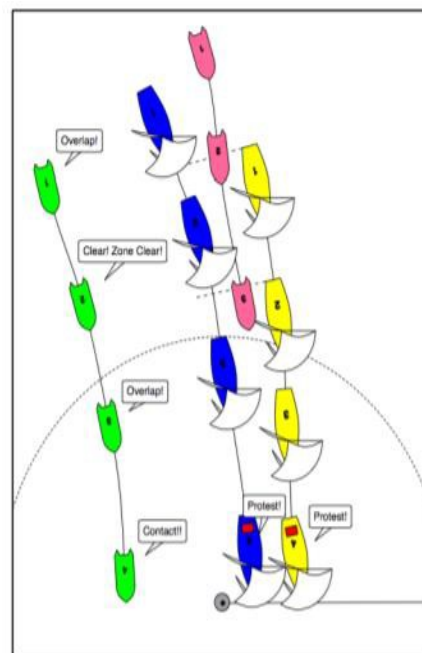
Il arrive que l'angle de vue d'un semi-rigide puisse permettre de fournir des informations supplémentaires à un autre semi-rigide, telles que « engagé / libre » et « zone ». Les mots du dialogue standard sont utilisés à la VHF. Il est préférable de dire « négatif » plutôt que « non ».

A l'arrivée, les semi-rigides dont les bateaux sont arrivés doivent être prêts à aider un autre semi-rigide en cas de call avec situation serrée.

Dans cet incident, les bateaux du semi-rigide vert ont fini et il est libre de faire bateau aile pour le semi-rigide rose.

Quand Bleu et Jaune approchent de la zone, l'engagement entre eux sera décisif. Quand le semi-rigide vert passe en position de bateau aile, le rose peut se déplacer dans l'espace entre les bateaux.

Le bateau aile annonce soit « engagé » soit « libre », puis enfin « libre zone » pour indiquer que le bateau de tête, Jaune, entre dans la zone en route libre devant.



Cela donne aux umpires du semi-rigide rose des informations essentielles qui leur permettront d'appliquer la règle 18 en toute confiance.

Un bon principe général est que la radio doit être utilisée pour transmettre des faits à un autre semi-rigide qui pourrait ne pas les voir, plutôt que pour indiquer aux autres semi-rigides où vous avez l'intention d'aller.

De plus amples informations sur le wing-umpiring peuvent être trouvées dans le World Sailing IU Match Racing Manual.

Section 5

Fonctionnement de l'umpire

5 FONCTIONNEMENT DE L'UMPIRE

Les umpires établissent les faits d'un incident et appliquent les règles correspondantes lorsque l'incident se produit. Au moment où il y a une réclamation recevable, ils doivent être prêts à signaler une décision, ce qu'ils doivent faire rapidement après avoir laissé au bateau le temps d'effectuer une pénalité.

5.1 Procédure de l'umpire

Un incident est suivi par 2 umpires dans un semi-rigide. Chaque umpire établit les faits liés aux bateaux qu'il suit, au fur et à mesure où ils se produisent. Dès qu'une règle est enfreinte, ou à la fin de l'incident si aucune règle n'est enfreinte, les umpires s'accordent sur leur décision. Ils surveillent ensuite pour voir si un bateau réclame et si un bateau répond à la réclamation en effectuant une pénalité.

Note : Pour l'Annexe MR, une pénalité est une pénalité d'un tour. Pour l'Annexe UF, elle est définie dans la version UF spécifique à la compétition (UF3.2).

Cependant, le copilote signale seulement la décision des umpires en cas de réclamation. Après une réclamation, tout bateau impliqué peut répondre en effectuant une pénalité. Les umpires pénaliseront tout bateau ayant enfreint une règle (et qui n'est pas exonéré) n'effectuant pas de pénalité, même si l'autre bateau effectue une pénalité.

Si un bateau répond en indiquant clairement qu'il va effectuer une pénalité, et qu'ensuite il ne le fait pas, et si les umpires sont convaincus que le signal était délibérément fait pour les tromper, alors un umpire doit le pénaliser selon MR4.1(e)/UF3.4(a)(4) pour infraction à la sportivité.

Dans la plupart des incidents où une règle est enfreinte, un seul bateau est pénalisé. Soit un seul bateau enfreint une règle, soit les autres bateaux qui enfreignent également une règle sont exonérés selon la règle 43.1. Les exceptions sont le bateau sous le vent qui enfreint la règle 17 et le bateau au vent qui enfreint la règle 11, ou les incidents impliquant la règle 20.

5.2 Dialogue de l'umpire

Au fur et à mesure que les bateaux convergent, chaque droit, obligation, action est verbalisé par l'umpire suivant ce bateau. Le dialogue couvre toujours (a), (b) et (c), avec (d), (e) et (f) inclus quand ils s'appliquent.

- a) identification du bateau prioritaire, du bateau non prioritaire, et la raison
« je suis tribord, prioritaire » ou « je suis bâbord, non prioritaire »
- b) toute obligation ou possibilité de chaque bateau
« je peux lofer », « je dois donner la place à la marque »
- c) les actions de chaque bateau
« je modifie ma route », « je me maintiens à l'écart »
- d) une action ou un événement qui change les règles qui s'appliquent entre les bateaux
« virement de bord », « engagement rompu », « zone », « hèle pour de la place pour virer »
- e) un énoncé clair qui identifie quand la règle est enfreinte
« contact », « ne me maintiens pas à l'écart », « modifié ma route pour éviter »

- f) quel est le bateau ayant enfreint une règle (ou l'énoncé qu'aucun bateau n'a enfreint de règle)

« pénalité pour moi », « pénalité pour toi » ou « pas d'incident ».

Ce dialogue permet de s'assurer que les faits pertinents sont énoncés au fur et à mesure du déroulé de l'incident. Si les umpires ne sont pas d'accord sur la décision, aucun bateau ne doit être pénalisé, même en cas de contact. La section 4.1 détaille bien ce dialogue de l'umpire.

5.3 Pénalités spontanées

Un bateau peut répondre à une réclamation en effectuant une pénalité. Cela exige qu'il se maintienne bien à l'écart des autres bateaux dès que possible après l'incident, puis qu'il exécute rapidement le nombre requis de tours, chacun comprenant un virement de bord et un empannage (pénalité d'un tour dans MR1.2(a) et telle que définie dans UF3.2).

Si un bateau effectue une pénalité sur ou près de la ligne d'arrivée, il doit effectuer sa pénalité puis naviguer complètement du côté du parcours avant de finir (règle 44.2).

Début et fin d'un tour de pénalité

Un tour de pénalité commence quand, après s'être clairement écarté, le bateau commence à tourner (règle 44.2). Il se termine quand le bateau finit son dernier virement ou empannage. Un virement est terminé quand le bateau atteint le plus près. Un empannage est terminé quand la voile s'est remplie sur le nouveau côté ou, si le bateau a déjà passé l'axe du vent avec sa poupe, quand la bôme franchit l'axe central.

Ce timing détermine le moment où un bateau prioritaire effectuant une pénalité perd puis récupère la priorité (règle 21.2) et si un bateau effectuant une pénalité termine sa pénalité avant de franchir la ligne d'arrivée pour finir.

5.4 Signaler la décision

Après une réclamation, les umpires **ne font pas de signal** si tous les bateaux ayant enfreint une règle (et qui n'ont pas été exonérés) ont effectué spontanément une pénalité. Sinon, un umpire signale la décision des umpires, conformément aux règles MR3.1/UF 3.5.

Le signal est composé de deux parties : un long signal sonore (sifflet) pour attirer l'attention sur la décision et un pavillon (vert/blanc, rouge ou noir) :

- a) **un pavillon vert et blanc** signale qu'aucun bateau n'est pénalisé
- b) **un pavillon rouge** signale qu'un ou plusieurs bateaux sont pénalisés. L'umpire signalant hèle ou signale pour identifier chaque bateau pénalisé
- c) **un pavillon noir** signale que le bateau identifié est disqualifié



Les pavillons doivent être facilement accessibles pour être montrés rapidement.

Combien de temps avant le signal de l'umpire ?

Les umpires doivent laisser aux bateaux le temps de répondre mais ils doivent veiller à ce que ce temps reste aussi court que ce que permettent les règles. Des décisions rapides et sans hésitation aident les umpires à garder une course sous contrôle. Quand il y a une réclamation sans réponse, les bateaux peuvent continuer à manœuvrer l'un contre l'autre, avec la possibilité d'une deuxième réclamation. Un

retard peut impacter la sévérité de la pénalité, surtout à l'arrivée ou quand le bateau est sur le point de hisser son spinnaker.

Dans la plupart des cas, 2 à 3 secondes sont largement suffisantes. Ce temps peut être allongé si le bateau ayant enfreint une règle est coincé par d'autres bateaux, à condition qu'il fasse tout son possible pour s'écarter. Ce temps doit être raccourci si les deux bateaux ont réclamé et qu'aucun d'eux ne fait d'effort pour tenter de s'écarter, ou si le signal à venir est un pavillon rouge avec les bateaux qui continuent à manœuvrer l'un contre l'autre. Dans ces cas-là, tout retard dans la décision de l'umpire désavantagera le bateau qui n'est pas pénalisé.

Faire le signal (règle MR3.1/UF 3.5)

Le pavillon est accompagné d'un signal sonore long, généralement un fort coup de sifflet. La durée et la puissance du signal sonore est la même pour tous les signaux (pavillons rouges, verts et blancs, noirs). Le pavillon doit être tenu à la verticale au-dessus la tête pendant deux ou trois secondes pour que tous les concurrents, umpires et spectateurs puissent le voir, sauf quand un pavillon rouge est descendu quand le bateau pénalisé commence son tour de pénalité.

Un umpire est tenu de héler ou de signaler le bateau pénalisé pour l'identifier. L'umpire doit continuer à pointer vers lui et à le héler jusqu'à ce qu'il soit certain que le bateau sait qu'il a été pénalisé.

5.5 Effectuer une pénalité – règles MR3.2, UF3.2, 44.2

Un bateau pénalisé avec un pavillon rouge est tenu d'effectuer une pénalité d'un tour. Il doit clairement s'écarter aussitôt que possible puis ensuite faire rapidement son tour incluant un virement et un empannage. Selon l'Annexe UF, la version utilisée pour la compétition définit la pénalité requise. Contrairement à l'Annexe C (match racing), les pénalités avant le départ doivent être prises au moment où elles sont infligées. Il n'y a pas non plus d'exigence imposant d'avoir la tête du spinnaker sous le vis-de mulet, bien que les Instructions de course puissent ajouter des restrictions pour des raisons de sécurité ou d'utilisation du bateau.

Il est important d'effectuer rapidement les pénalités car cela permet aux concurrents et umpires de se concentrer sur l'incident suivant, qui est peut-être déjà en train de se produire. Un bateau qui n'effectue pas rapidement une pénalité doit donc être pénalisé à nouveau (règle MR4.1(f)/UF3.4(a)(5)).

La procédure est que l'umpire signale une autre pénalité au bateau. Cependant, comme cela annule la pénalité initiale (dernière phrase de la règle MR4.1 / UF3.4(a)), l'umpire attend que cette pénalité soit effectuée, puis signale une pénalité supplémentaire avec un autre pavillon rouge.

De même, pendant qu'il effectue une pénalité, un bateau peut enfreindre une règle, comme la règle 31 ou 42 qui est soumise à pénalité directe des umpires. Les umpires attendent que le bateau ait terminé la 1^{ère} pénalité puis signalent ensuite une autre pénalité pavillon rouge (sauf si le bateau effectue spontanément une pénalité supplémentaire).

Pour minimiser les risques de gêne, quand le copilote signale une pénalité, le pilote peut avoir besoin d'augmenter l'écart entre le semi-rigide et le bateau pénalisé. Pour vérifier que la pénalité est terminée, le copilote doit dire « *commencée sur bâbord/tribord* » immédiatement après que le bateau ait été pénalisé.

Les umpires doivent être vigilants sur les problèmes suivants potentiels :

- a) **pré-départ**, quand les bateaux sont en position derrière la ligne, il doit y avoir de l'écart entre eux et le semi-rigide, pour qu'un bateau puisse reculer puis démarrer une pénalité
- b) **après le départ**, les umpires doivent s'assurer que les pénalités sont effectuées rapidement et entièrement. Un bateau qui retarde le virement final pour prendre un avantage tactique doit être rapidement à nouveau pénalisé.
- c) **à la marque au vent**, un bateau navigue généralement au-dessus de la marque pour s'écarter nettement, puis vire en premier afin de pouvoir empanner quand il abat sur une route au portant.

5.6 Interrompre ou gêner un tour de pénalité

Quand un bateau effectue une pénalité, d'autres bateaux peuvent modifier leur route et obliger le bateau qui effectue sa pénalité à interrompre son tour pour continuer de se maintenir à l'écart (règle 21.2). Interrompre un tour de pénalité dans ces circonstances n'enfreint pas les exigences de la règle 44.2, à condition que le bateau se soit d'abord clairement écarté quand il a commencé son tour, et qu'il reprenne rapidement la suite pour terminer son tour de pénalité après cette interruption. Voir le call L2 en Team Racing et le cas 149 World Sailing.

Si le bateau effectuant une pénalité ne se maintient pas à l'écart, il enfreint la règle 21.2. L'autre bateau enfreint la règle 23.2 quand il gêne le bateau effectuant une pénalité, sauf si cela se produit après le signal de départ et qu'il navigue sur sa route normale. Il s'agit de règles du chapitre 2 et un umpire peut donc signaler une décision uniquement en cas de réclamation.

S'il y a une réclamation, toute pénalité selon la règle 23.2 est signalée dans un timing normal. Par contre, si les umpires décident que le bateau effectuant une pénalité enfreint la règle 21.2, ils doivent attendre la fin de ce tour de pénalité puis ensuite signaler l'autre pénalité pavillon rouge (sauf si le bateau effectue spontanément une pénalité supplémentaire).

5.7 Plus d'un signal umpire

Les umpires d'un semi-rigide ne doivent jamais passer au-dessus d'une décision d'umpires dans un autre semi-rigide.

Si un incident concerne seulement deux bateaux, il doit n'y avoir qu'une seule décision, signalée par le semi-rigide responsable (sauf si ce semi-rigide demande à un autre semi-rigide de faire le signal). Même si les umpires d'un autre semi-rigide ne sont pas d'accord, ils ne doivent pas signaler une décision différente. Ils peuvent ne pas avoir connaissance de certains faits.

Cependant, à l'arrivée, quand certains bateaux ont fini, deux semi-rigides peuvent regarder un même incident. Avant qu'un bateau réclame, si un semi-rigide est certain de sa décision, le copilote doit lever un bras pour l'indiquer. Après une réclamation, un semi-rigide doit vérifier que l'autre semi-rigide n'a pas levé un bras avant de signaler sa décision.

Incident avec plusieurs bateaux, dont une partie est vue par chaque semi-rigide

Les umpires de chaque semi-rigide doivent décider et signaler la décision pour la partie de l'incident dont ils sont chargés. Quand cela est possible, les deux bateaux doivent éviter de signaler les décisions qui pourraient être comprises par les concurrents comme conflictuelles. Si deux semi-rigides signalent des décisions différentes, alors toutes les pénalités signalées doivent être effectuées.

Quand il n'y a qu'une seule réclamation, si un seul semi-rigide montre un pavillon rouge, il n'est pas nécessaire que l'autre semi-rigide montre un pavillon vert et blanc. L'autre semi-rigide doit montrer un

deuxième pavillon seulement quand les umpires pensent qu'il y a eu deux incidents et qu'il doit y avoir deux pénalités.

Il est donc plus clair pour les concurrents quand un pavillon rouge est d'abord montré, puis un deuxième montré uniquement en cas de deuxième pénalité. Un umpire ayant l'intention de montrer un pavillon rouge doit le faire aussitôt que permis par les règles. Un umpire ayant l'intention de montrer un pavillon vert et blanc doit légèrement différer cet envoi pour laisser le temps de montrer un éventuel pavillon rouge.

5.8 Erreurs de signal – règle MR5.1/UF5.1

Quand une décision est signalée par les umpires, il n'existe aucun système pour l'annuler ou la modifier. De plus, il n'y a pas de réparation pour une décision ou action d'un umpire, et il faut donc être particulièrement vigilant pour réduire au maximum la possibilité de pénaliser le mauvais bateau. La seule action pouvant être prise par les umpires est de s'excuser auprès du concurrent à la fin de la course.

Le copilote pour réduire le risque d'erreur en confirmant une dernière fois la couleur du pavillon et le bateau pénalisé juste avant de faire le signal. Une erreur de pavillon peut être évitée en colorant les hampes ou en les rangeant dans différents endroits.

Au moment du signal, il y a un risque de gêner les bateaux. Il est préférable de garder le semi-rigide en mouvement, à la même vitesse que la flotte. Un pilote ayant besoin de ralentir doit vérifier au préalable que le semi-rigide n'est pas sur la trajectoire d'un bateau.

Le pavillon noir doit être stocké séparément des autres pavillons. Il n'y a pas d'urgence à faire ce signal et une disqualification sous pavillon noir ne peut pas être annulée. En conséquence, toute décision de signaler un pavillon noir doit être prise seulement après que les umpires se soient donné le temps de se concentrer sur leur décision et qu'ils aient confirmé à 100% la justesse de la décision.

5.9 Réclamations non recevables - règles MR2.1/UF3.3(a)

Une réclamation n'est recevable que si le bateau arbore clairement un pavillon rouge et, en plus, selon l'Annexe MR, hèle « Protest » à la première occasion raisonnable pour chacun de ces deux éléments.

De plus, une réclamation au titre d'une règle de la Partie 2 n'est recevable que si elle est faite par un bateau impliqué dans l'incident.

Le pavillon rouge doit être montré ostensiblement pour que tout bateau réclamé puisse le voir. Si aucun umpire dans un semi-rigide à proximité suivant le bateau ne voit de pavillon rouge ou s'il voit un pavillon rouge montré très brièvement ou temporairement puis caché, il est correct de décider qu'aucun pavillon rouge n'a été montré ostensiblement. Selon l'Annexe UF, aucun appel n'est nécessaire.

Dans les Medal Races, un appel peut normalement être fait immédiatement après un incident. Si aucun bateau n'hèle à la première occasion raisonnable, ou si un bateau hèle mais n'envoie pas ensuite un pavillon rouge, un umpire doit dire immédiatement : « *incident clos* ». Toute réclamation ultérieure n'est pas recevable.

Après une réclamation non recevable, un umpire doit envoyer un pavillon vert et blanc pour clore l'incident.

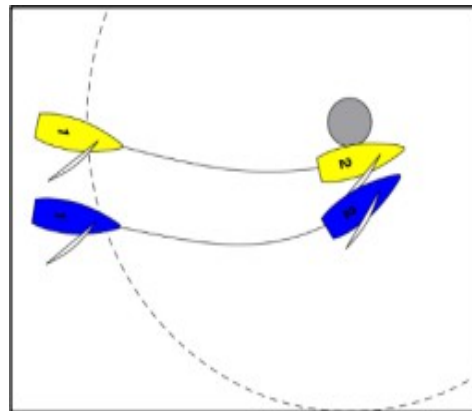
5.10 Incidents multiples ; exonération

A condition qu'un bateau réclame, les umpires pénalisent tout bateau ayant enfreint une règle dans cet incident, n'étant pas exonéré et n'ayant pas effectué de pénalité.

Les umpires doivent appliquer les règles avec exactitude, lorsqu'ils décident si un incident est en fait un seul ou deux incidents, et quel incident fait alors l'objet d'une réclamation. Par exemple, si à l'approche d'une marque le bateau A enfreint une règle dans un incident avec X, et que quatre secondes plus tard B et X ont un incident dans lequel aucun bateau n'enfreint de règle, et que X réclame alors, les umpires doivent signaler « pas de pénalité », puisqu'il n'y a pas eu de réclamation recevable sur le premier incident.

Exonération : quand un bateau est exonéré pour une infraction selon la règle 43.1, la règle 43.2 stipule que les umpires ne doivent pas le pénaliser pour cette infraction.

Par exemple, quand un bateau, naviguant dans la place à la marque à laquelle il a droit, touche la marque parce que le bateau tenu de lui donner la place à la marque n'a pas donné cette place. Même si un umpire peut pénaliser un bateau pour un touché de marque sans réclamation (règle MR4.1(a)/UF3.4(a)(1)), les umpires ne doivent pas le faire dans ce cas puisque Jaune est exonéré.



De plus, les umpires peuvent pénaliser Bleu pour son infraction à la règle 18.2(a) seulement s'il y a une réclamation. En l'absence de réclamation, les umpires ne font pas de signal. Voir également les Calls team race M11, E8 et E9.

5.11 Identification des bateaux classés OCS, UFD et BFD

Pendant les Medal Races, les bateaux qui sont OCS, UFD et BFD quittent le parcours dès que possible. Cela permet d'éviter une situation où les bateaux de tête sont disqualifiés après avoir fini, ce qui n'est pas satisfaisant ni pour les media ni pour les spectateurs. L'annexe MR prévoit de ce fait une disposition pour que les umpires signalent à ces bateaux qu'ils doivent quitter le parcours.

La règle MR3.3(a) précise :

- a) Un umpire montrant un pavillon X avec un long signal sonore signifie « un bateau a été classé OCS, UFD ou BFD par le comité de course »
- b) l'umpire hélera ou fera un signal pour identifier ce bateau
- c) le bateau identifié doit rapidement quitter la zone du parcours
- d) ce signal peut être fait à tout moment, 2 minutes après le signal de départ.

Puisqu'il n'y a pas de possibilité de réparation, les umpires doivent toujours suivre les 5 étapes de ce processus, en y apportant la même précaution qu'ils le feraient pour un pavillon noir.

- 1 Au signal de départ, le comité de course (CC) communique aux umpires sur VHF « **ligne claire** » ou « **bateaux OCS** ».
- 2 2 minutes après le signal de départ, le CC informe les umpires par VHF qu'un bateau ou plus sont identifiés OCS/BFD.
 - Le CC dit « **N (quantité) bateaux sont OCS/BFD, standby pour les numéros** »
 - Tous les umpires l'entendent. La transmission peut être un peu retarder si le CC voit que les umpires sont occupés

- Le chef umpire (CU) confirme la réception en répondant « **N bateaux sont OCS/BFD** »

Si l'OCS a été signalé et que tous les bateaux sont revenus, le CC dira « **aucun X** »

Si aucune transmission n'est faite à ce moment, les umpires savent qu'ils n'ont aucun bateau à signaler.

- 3 Le CC confirme à tous les umpires les numéros de voile des bateaux qui sont enregistrés OCS/BFD.

- Le CC dit « **Pavillon X pour le bateau XXX, pavillon X pour le bateau YYY** », etc

- 4 En cas de bateaux OCS/BFD, le semi-rigide qui est le plus près de ce bateau confirme au CU qu'il va faire le call et répète le numéro de voile :

- l'umpire dit « **Umpire Z est prêt à montrer le pavillon X au bateau XXX** »
- Le CU confirme que ce numéro est correct.

- 5 Le semi-rigide signale le pavillon X aux concurrents concernés. Ces concurrents doivent quitter immédiatement le parcours.

- Chaque semi-rigide confirme au CU qu'il a fait le signal au concurrent. Cela peut être fait par un appel aux médias.
- Si un bateau n'abandonne pas après avoir été signalé OCS, il enfreint la règle MR3.3(a) et un umpire doit le pénaliser avec un pavillon noir selon la règle MR4.1(f).

Le processus ci-dessus est appliqué uniquement quand il est faisable et qu'il ne désorganise pas les autres tâches des umpires. Par exemple, dans les cas qui suivent, cela ne serait pas possible.

- a) Les umpires sont occupés à pénaliser des bateaux ayant enfreint la règle 42 au départ ou observent des bateaux pour d'éventuelles infractions à la règle 42. Dans ce cas, le CU doit demander au CC d'attendre pour transmettre.
- b) la météo complexifie les communications radio. S'il y a le moindre doute sur l'exactitude de l'information, le CU doit décider qu'aucun bateau ne sera signalé par pavillon pendant la course et informera le CC et les autres umpires de cette décision.
- c) Les VHF peuvent ne pas fonctionner correctement voire pas du tout. Dans ce cas, les bateaux ne seront pas signalés.
- d) Les semi-rigides ou les conditions complexifient ou empêchent de s'approcher des concurrents. Cela peut se produire par tout petit temps, quand les umpires doivent éviter de faire des remous ou vent moyen ou vent fort avec des classes rapides.

Le processus n'est pas essentiel et les umpires ne doivent pas l'utiliser s'il y a le moindre risque de signaler le mauvais bateau ou quand ce processus perturberait la bonne réalisation de leurs autres responsabilités.

5.12 Traiter avec les médias

Les courses en flotte avec umpiring sont souvent suivies par les médias – ce qui peut engendrer plus de bateaux et de vagues sur le parcours. Les umpires doivent considérer les bateaux médias comme faisant partie de la compétition et en tenir compte en conséquence. La plupart des pilotes médias sont

expérimentés et savent comment se déplacer autour de la flotte sans gêner, et leur angle de vue des concurrents et des bateaux ne doit pas être bloqué par les umpires ou les semi-rigides.

Il est souvent souhaitable pour les umpires de laisser un bateau média se positionner entre eux et les bateaux et d'avoir un angle de vue derrière ou à côté de ce bateau média, plutôt que d'être hors champ. Cependant, les umpires doivent garder un œil sur les bateaux média et, s'ils les gênent, s'adresser à eux poliment et de façon constructive. Il est souvent mieux que ce soit le chef umpire qui s'adresse aux bateaux média et étudie les choix possibles avec eux, ce qui diminue les perturbations.

Sur certaines compétitions, et particulièrement pendant les Medal Races, les médias peuvent être intéressés par les raisons qui ont conduit les umpires à prendre une décision (à la fois en cas de décision entraînant une pénalité ou une absence de pénalité, décisions pouvant mettre une médaille en jeu.) Les umpires doivent suivre un processus clair pour donner des calls médias, comme par exemple :

- a) sur le canal des umpires : « **Media, media, media ! Standby pour call media** »
- b) Attendre quelques seconds (pas besoin d'attendre une réponse) et rappeler
- c) « **Media call, pénalité FRA 142 pour ne pas avoir donné assez de place à la marque à GER 196** »

En règle générale, les numéros de règles et descriptions complexes de l'incident doivent être évités, la personne recevant l'information étant rarement experte en règles.

Section 6

Pénalités à l'initiative de l'umpire

6 PENALITES A L'INITIATIVE DE L'UMPIRE

Dans la plupart des cas, les umpires signalent une décision seulement en réponse à une réclamation d'un concurrent, même quand une règle a été enfreinte. Cependant, il y a 6 situations ci-dessous où les umpires peuvent pénaliser un bateau sans réclamation recevable, on les appelle **les pénalités à l'initiative de l'umpire**.

Ces situations sont liées à des incidents où il est difficile ou insensé d'exiger qu'un autre bateau réclame. La règle MR4.1/UF 3.4 précise qu'un umpire peut pénaliser un bateau et cette règle lui donne également un choix discrétionnaire sur la pénalité. Une harmonisation est donc importante entre les umpires, à la fois pendant la compétition et aussi d'une compétition à une autre. Le but de ce chapitre est d'aider les umpires à exercer ce pouvoir discrétionnaire de façon uniforme.

Un pavillon rouge est utilisé pour signaler chaque pénalité de la manière habituelle. Plus d'une pénalité nécessite plus d'un signal au pavillon rouge (voir section 1.2, MR3.2(a) / UF3.6(a)). Lorsqu'il signale une pénalité, il peut être utile d'héler au concurrent la raison de la pénalité (si celle-ci n'est pas évidente). Par exemple : « Pompe avant la marque ».

6.1 Toucher une marque (enfreindre la règle 31) – règle MR4.1(a) / UF3.4(a)(1)

Lorsqu'un bateau touche une marque, n'est pas exonéré et n'effectue pas une pénalité, un umpire doit le pénaliser avec un pavillon rouge. Les umpires doivent être certains que le bateau a touché la marque. Voir le bateau entrer en contact avec la marque est nécessaire. Voir la marque bouger ou pivoter n'est pas suffisant.

Note : selon l'Annexe UF, si une pénalité de deux tours est adoptée dans UF3.2 de la version utilisée pour la compétition, alors la pénalité pour enfreindre la règle 31 est une pénalité de deux tours (UF3.1, UF3.2, UF3.3, UF3.4(a)(1)). L'Annexe UF permet d'autres solutions, donc une lecture attentive de la version utilisée pour la compétition est nécessaire.

6.2 Propulsion interdite (enfreignant la règle 42) – règle MR4.1(b)/UF3.4(a)(2)

La règle 42 est jugée à l'identique que selon l'annexe P (Procédures spéciales pour la règle 42) et les mêmes interprétations World Sailing de la règle 42 continuent de s'appliquer.

Cependant, selon l'annexe MR, la pénalité qu'un bateau reçoit pour une infraction à la règle 42 est toujours une pénalité d'un tour (la même que pour une infraction à une règle du chapitre 2), indépendamment du nombre de pénalités règle 42 déjà reçues par ce bateau sur la compétition. La pénalité pour une infraction à la règle 42 pendant une Medal Race est donc différente des pénalités appliquées dans les courses précédentes de la série.

Cela s'applique également à l'Annexe UF, mais la pénalité peut être modifiée par UF3.2.

Dans les courses par petit temps, les infractions à la règle 42 sont souvent les infractions les plus critiques que les umpires doivent voir et pénaliser.

Les infractions sont réparties en deux catégories : **tactiques** et **techniques**.

Les infractions **tactiques** enfreignent la règle 42.1. Ce sont des actions spécifiques, généralement délibérées, ayant pour but d'augmenter la vitesse du bateau pour acquérir un avantage particulier sur un ou des bateaux à proximité. Par exemple, un seul roulis qui propulse le bateau au départ, une seule

pompe d'écoute qui crée ou rompt un engagement près de la zone, et une seule pompe avec le corps pour contourner une marque ou pour croiser devant un bateau prioritaire.

Pour pénaliser une infraction tactique, un umpire doit être certain d'avoir vu l'action propulser le bateau, et donc généralement voir une augmentation de la vitesse en conséquence de l'action. Une infraction résultant d'une action unique sera vraisemblablement vue par un seul umpire, l'autre umpire regardant un autre bateau. A titre d'exception, on peut avoir un bateau qui peut augmenter sa vitesse en virant ou en empannant. Les deux umpires peuvent surveiller le prochain virement ou empannage du bateau pour décider si l'action s'apparente à une infraction à la règle 42.1.

Les infractions **techniques** sont des actions répétées qui enfreignent la règle 42.2, que la vitesse du bateau change ou pas. Ces infractions sont moins susceptibles d'être délibérées et font souvent partie de la technique habituelle de navigation du concurrent. Les exemples fréquents sont : du rocking répété au départ, agitation répétée de la voile sur un largue et rocking répété au vent arrière. Ces infractions doivent normalement être pénalisées uniquement si les 2 umpires voient l'action et s'accordent sur l'infraction à la règle 42.2.

Avant et pendant la course, les umpires doivent s'accorder sur les conditions de vent et de vagues, ainsi que sur les infractions probables en fonction de la classe de bateau qu'ils arbitrent en umpiring. Par exemple, les conditions permettent-elles de planer ? de surfer ? Ces vagues peuvent-elles créer un roulis naturel des bateaux ?

Avant d'aller sur l'eau, les umpires doivent s'assurer de maîtriser et de comprendre toute modification à la règle 42 apportée par l'avis de course, les instructions de course ou les règles de classe. Par exemple, la classe des Melges 20 modifie la règle 42 pour permettre le pumping du spinnaker. Pour plus d'informations sur le jugement de la règle 42, les umpires doivent se référer au manuel des juges internationaux de World Sailing (voir le chapitre 11).

6.3 Obtenir un avantage malgré une pénalité effectuée – règle MR4.1(c)/UF3.4(a)(3)

Un bateau peut enfreindre une règle et effectuer une pénalité (de sa propre initiative ou signalée par un umpire) et, malgré cette pénalité, sa place dans la course est meilleure qu'elle ne l'aurait été s'il avait respecté les règles et un umpire doit alors le pénaliser à nouveau.

En règle générale, un bateau a obtenu un avantage quand, après avoir effectué une pénalité (ou en avoir reçu une d'un umpire), il est **soit**

- a. à une meilleure place ou position par rapport au reste de la flotte qu'il ne l'aurait été s'il avait respecté les règles, **ou**
- b. à une meilleure place ou position que le bateau contre lequel il a commis une infraction.

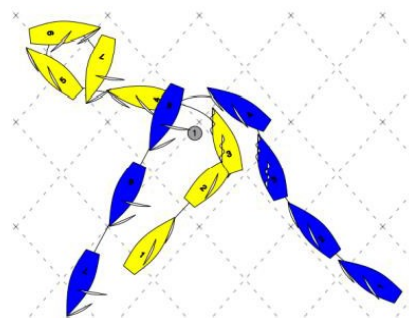
Si un bateau obtient un avantage à la suite de l'infraction, un umpire doit le pénaliser avec une ou plusieurs pénalités pour supprimer cet avantage, puis **une pénalité supplémentaire**. Si le bateau est simplement replacé dans la position où il se serait trouvé sans l'infraction, ce qui revient en pratique à aucune pénalité, les bateaux seront incités à enfreindre plutôt qu'à respecter les règles.

Les umpires doivent être prêts à ce genre d'action et à la nécessité de juger de la position que le bateau aurait eue s'il avait respecté les règles. Trois situations illustrent l'application de cette règle.

Situation 1

Bleu et Jaune s'approchent d'une marque au vent. Jaune vire dans la zone et enfreint la règle 18.3. Jaune effectue une pénalité d'un tour.

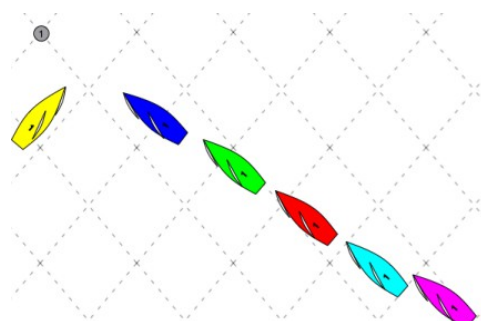
Après sa pénalité, Jaune est globalement dans une position moins bonne qu'avant l'incident, 2 à 3 longueurs derrière Bleu. Les umpires ne doivent pas avoir d'autre action ultérieure.



Situation 2

Pour se conformer aux règles, Jaune bâbord doit passer derrière les 5 bateaux tribord. S'il contourne plutôt la marque à l'intérieur de Bleu, en enfreignant la règle 18.3, les umpires doivent être attentifs à un avantage.

Après une pénalité d'un tour, il y a fort à parier que Jaune sera derrière Rose. Si ça n'est pas le cas, un umpire doit lui mettre des pénalités supplémentaires jusqu'à ce qu'il soit à un tour de pénalité derrière Rose.



Situation 3

Le bateau A bâbord essaie de croiser devant le bateau B tribord. B agit pour l'éviter mais il y a contact avec dommage sur le mât de B et B est obligé d'abandonner. Il y a une réclamation recevable de B et A effectue une pénalité d'un tour et continue la course. Que doivent faire les umpires ?

Réponse

Le bateau B a été contraint d'abandonner. Même s'il n'y a aucun avantage à considérer par rapport à la flotte, la condition (b) est remplie car le bateau A a obtenu un avantage sur le bateau B et aucun nombre de pénalités au pavillon rouge infligées au bateau A ne corrigera cet avantage. Par conséquent, les umpires disqualifieraient le bateau A en envoyant un pavillon noir.

Résumé : Les décisions concernant les avantages sont délicates et l'expérience ne peut qu'aider à les repérer. Les umpires doivent être vigilants et quand un bateau enfreint une règle, il peut être utile de se questionner à voix haute sur la possibilité qu'au cours de cet incident, un bateau puisse acquérir un avantage. Généralement, ça n'est pas le cas, et une seule pénalité clôt l'incident.

Notez que, dans les cas où un avantage est acquis malgré une pénalité effectuée, une réclamation n'est pas requise. La seule obligation est qu'une pénalité ait été effectuée et qu'un avantage persiste.

Une règle très utile « **j'ai gagné un tour / ça m'a coûté un tour** ». Les incidents où un bateau soit s'économise un tour (par exemple en forçant le passage à une marque de départ au lieu de faire le tour) soit oblige un autre bateau à faire un tour qu'il n'aurait pas eu besoin de faire (par exemple en lui refusant la place à la marque) sont des situations les plus propices à un avantage acquis malgré une pénalité effectuée.

6.4 Infraction à la sportivité (par ex. infractions délibérées) règle MR4.1(e)/UF3.4(a)(4)

Une infraction évidente à la sportivité doit être pénalisée, même en l'absence de réclamation. Permettre que ces infractions ne soient pas pénalisées cautionne implicitement ce comportement et peut encourager d'autres à se comporter pareillement.

Qu'est-ce qu'une infraction à la sportivité ?

Le guide sur la mauvaise conduite de World Sailing est le meilleur document pour bon nombre d'infractions à la sportivité.

<https://www.sailing.org/tools/documents/WorldSailingMisconductGuidanceJuly2021-%5b22804%5d.pdf>

Il précise que :

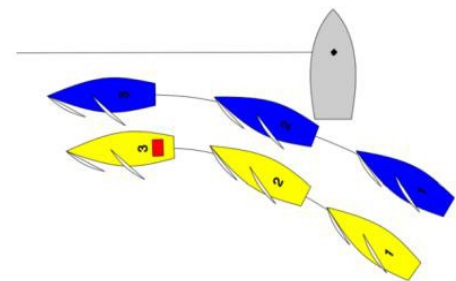
- a) enfreindre délibérément une règle et ne pas effectuer de pénalité
- b) enfreindre délibérément une règle pour gagner un avantage déloyal

sont des infractions à la sportivité. Pour pénaliser, un umpire doit être totalement convaincu que l'action était délibérée et calculée, n'était pas une erreur de jugement et qu'il n'y avait aucune possibilité d'appliquer une règle d'exonération. Quelques infractions possibles peuvent être mieux traitées en utilisant la règle de l'avantage MR4.1(c)/UF3.4(a)(3). Deux exemples :

a) Enfreindre une règle pour éviter d'être OCS

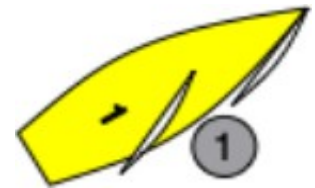
Bleu et Jaune s'approchent de la ligne de départ pour prendre le départ. Bleu abat pour éviter d'être OCS. En conséquence, il ne se maintient pas à l'écart de Jaune qui réclame. Bleu fait une pénalité d'un tour.

Si les umpires décident que Bleu a délibérément enfreint une règle pour gagner un avantage déloyal, ils doivent pénaliser Bleu d'une pénalité supplémentaire d'un tour.



b) Toucher une marque en connaissance de cause et ne pas effectuer de pénalité spontanée

Jaune entre en contact de façon évidente avec la marque et n'effectue pas de pénalité. Aucun autre bateau impliqué, donc aucune possibilité d'exonération. Les umpires pénalisent Jaune pour infraction à la règle 31. Si les umpires sont convaincus que Jaune sait qu'il a touché la marque, ils doivent lui signaler une pénalité supplémentaire pour infraction à la sportivité, après que Jaune a terminé sa première pénalité.



La preuve pouvant amener les umpires à cette conclusion peut être un contact particulièrement violent, la marque qui roule le long du bateau, ou un coureur qui repousse la marque.

Note : L'Annexe UF modifie la règle 2 pour permettre à un bateau de ne pas effectuer une pénalité à moins qu'un umpire ne le lui signale (UF1.2). Par conséquent, le fait de ne pas effectuer une pénalité après avoir enfreint sciemment une règle ne peut pas être considéré comme une atteinte à l'esprit sportif selon l'Annexe UF.

D'autres exemples d'infraction à la sportivité :

- a) insultes verbales, hurlements inutiles ou langage grossier
- b) menaces, intimidation ou harcèlement envers d'autres coureurs

- c) naviguer pour favoriser un autre concurrent, au détriment de sa propre position
- d) faire des appels délibérément trompeurs (par exemple en hélant tribord quand on est bâbord)

Le Call Match racing M4 donne les conseils suivants sur ce qui constitue des insultes contre un arbitre.

« Si un coureur exprime simplement son mécontentement ou sa déception, ou le fait que selon lui, la décision était mauvaise, alors une pénalité n'est pas appropriée.

Cependant, si le sens général des propos laisse entendre que les umpires sont incompetents ou ont un a priori négatif contre le bateau pénalisé, une pénalité peut être justifiée, que les propos soient adressés directement aux umpires ou également à des tiers présents alentours. Si le sens est clairement insultant pour les umpires, une pénalité doit être infligée.

Pénalité. Toute première atteinte à l'esprit sportif devrait normalement être pénalisée avec un pavillon rouge. Pour des infractions répétées ou graves, les umpires devraient envisager de pénaliser avec plus d'un pavillon rouge, de disqualifier le bateau avec un pavillon noir, ou de signaler l'incident au jury. Le jury peut alors envisager si une allégation et une instruction selon la règle 69 sont appropriées.

6.5 Ne pas effectuer une pénalité quand un umpire le demande – règle MR4.1(f)/UF3.4(a)(5)

Il y a trois cas possibles où cette règle s'applique. Un bateau peut :

- a) simplement ne pas effectuer une pénalité signalée par un umpire
- b) faire un tour de pénalité incomplet (en ne faisant pas le virement ou empannage final), ou
- c) tarde à terminer le tour (par ex. en retardant le virement jusqu'à ce qu'il atteigne la layline).

Dans tous les cas, l'umpire doit signaler rapidement une autre pénalité. La dernière phrase des règles MR4.1 et UF3.4(a) précise que lorsque cette pénalité est signalée, la pénalité initiale est annulée. Il arrive qu'un second signal de pénalité ne soit qu'un « rappel ».

La seconde pénalité annulant la première est suffisante dans les cas b et c ci-dessus. Cependant, si la première pénalité n'a pas été commencée, et que les umpires estiment que le bateau savait qu'il avait été pénalisé et l'ignorait ou retardait son exécution, la seconde pénalité ne constitue pas la pénalité supplémentaire que le bateau devrait recevoir. La pénalité supplémentaire doit être signalée avec un autre (troisième) pavillon rouge dès que le bateau termine sa première pénalité.

A la différence de l'annexe D, l'annexe MR/UF ne prévoit aucune disposition pour héler le nombre de tours avec le pavillon rouge et chaque pénalité doit donc être signalée indépendamment, avec un pavillon rouge.

6.6 Ne pas effectuer le parcours – règle MR4.2/UF2.1, UF3.4(c)

La règle 28.2 (Effectuer le parcours) est modifiée de sorte qu'un bateau ne peut pas corriger une erreur après avoir contourné la marque suivante ou après avoir fini. La règle MR4.2 stipule qu'un umpire doit disqualifier un bateau qui ne corrige pas une erreur, en le signalant avec un pavillon noir.

En conséquence, sur un parcours au vent / sous le vent, si un bateau ne contourne pas les marques d'une porte sous le vent correctement et qu'ensuite il ne corrige pas cette erreur, un umpire le disqualifie avec un signal pavillon noir quand il contourne la marque au vent suivante. C'est clairement une décision importante et les umpires doivent être absolument certains avant de montrer le pavillon noir. Il peut être prudent de vérifier avec le chef umpire avant de signaler.

Dans l'Annexe UF, il s'agit d'une option qui peut ne pas être activée lors d'une compétition. Cependant, lorsque cette option est activée, la formulation par défaut de UF3.4(c) oblige en réalité les umpires à disqualifier, il est donc essentiel que les umpires portent une attention particulière à la formulation et agissent en conséquence.

6.7 Infraction aux instructions de course (y compris les règles d'utilisation des bateaux)

Les instructions de course peuvent permettre ou exiger des pénalités à l'initiative de l'umpire pour des infractions spécifiques aux IC. Cela peut concerner une navigation dans une zone interdite, ou, quand les bateaux sont fournis, une infraction aux règles d'utilisation des bateaux comme la position de l'équipage, ou le moment où les spinnakers peuvent être hissés ou les bout-dehors sortis. Il peut y avoir une liste d'actions obligatoires, autorisées ou interdites à bord du bateau ou pendant la course.

Les umpires doivent lire ces instructions de course avec attention pour identifier :

- a) Quelles instructions de course sont concernées par une décision d'umpire pendant une course
- b) Lesquelles peuvent être à l'initiative d'un umpire et lesquelles nécessitent une réclamation d'un bateau.

Sauf mention contraire dans les IC, une infraction à une instruction de course peut être traitée uniquement après une réclamation et par une décision de jury après la course.

6.8 Pavillon rouge ou noir ?

La règle MR4.1/UF3.4(a) permet à un umpire de pénaliser avec une pénalité ou plus, chaque tour signalé avec un pavillon rouge, ou de disqualifier le bateau, signalé par un pavillon noir, ou de rapporter l'incident au jury.

Pour la plupart des infractions, les umpires devraient d'abord signaler une pénalité au pavillon rouge. Ils peuvent signaler des pénalités supplémentaires si l'infraction implique une atteinte à l'esprit sportif, ou si le bateau obtient un avantage. Des infractions répétées devraient normalement conduire à des pénalités répétées.

Une disqualification signalée par un pavillon noir doit normalement être envisagée seulement pour :

- a) une infraction majeure à la sportivité, répétée après une pénalité pavillon rouge
- b) une grave infraction à la sportivité telle que le fait d'autoriser ce bateau à continuer à courir mettrait la compétition en péril (par ex. une navigation irresponsable prouvant la négligence vis-à-vis de l'équipement)
- c) une infraction à une règle du chapitre 2 qui a causé blessure ou dommage sérieux à l'autre bateau, particulièrement si l'autre bateau ne peut plus continuer à courir
- d) le fait de ne pas corriger une erreur en effectuant le parcours (selon MR toujours obligatoire et selon UF si activé par UF2.1, UF3.4(c)).

Section 7

Positionnement

7 POSITIONNEMENT 1 : PRINCIPES DE POSITIONNEMENT SUR LE PARCOURS

Les deux umpires doivent être capables de voir tous les faits nécessaires à la prise de décision et le bon positionnement du semi-rigide est donc indispensable. Les umpires doivent voir l'incident d'assez près et avec le bon angle. Si les umpires peuvent avoir un bon positionnement grâce à leur expérience, quelques principes généraux doivent être partagés entre tous les umpires.

Pour la course par équipe et le match racing, il est possible de suivre un plan standard de positionnement. En course en flotte, les parcours sont généralement plus grands, le nombre de bateaux et de semi-rigides est variable, la flotte se sépare différemment d'une course à l'autre et les paires ou groupes de bateaux peuvent se regrouper à n'importe quel endroit du parcours.

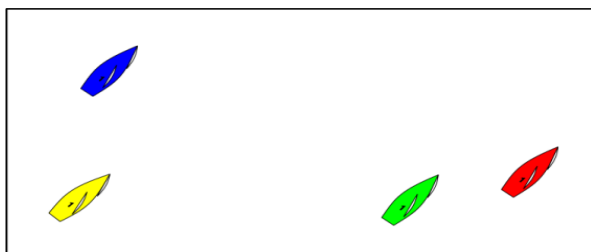
Un bon positionnement sur une course en flotte repose sur le travail en équipe des umpires, suivant un ensemble de principes décrits ci-après. L'objectif est d'avoir un semi-rigide positionné pour prendre une décision partout où 2 bateaux ou plus sont regroupés. C'est d'autant plus important au départ et à l'arrivée aux croisements sur les bords de près et de portant et aux marques.

Les bons umpires développent des éléments similaires pour leur positionnement, applicables un temps donné, comme pour le pré-départ, l'approche, le contournement et la sortie de marques, le croisement d'un bâbord tribord. Ces « mini-plans » leur permettent d'être à la bonne position pour collationner les faits et appliquer les règles qui régissent les incidents pouvant se produire.

Dans une Medal Race, il y a normalement 10 bateaux et 3 semi-rigides. Cela signifie que chaque semi-rigide doit pouvoir gérer 3-4 bateaux en même temps. Sauf mention contraire, les chapitres 7 et 8 sont basés sur ce ratio mais les conseils s'appliquent quelle que soit la taille de la flotte et le nombre de semi-rigides.

7.1 Bateaux actifs et inactifs

Les umpires doivent se concentrer sur les bateaux qui sont les plus susceptibles d'être impliqués dans un incident. Les umpires doivent identifier les « paires actives » qui sont les plus susceptibles d'interagir l'un avec l'autre.



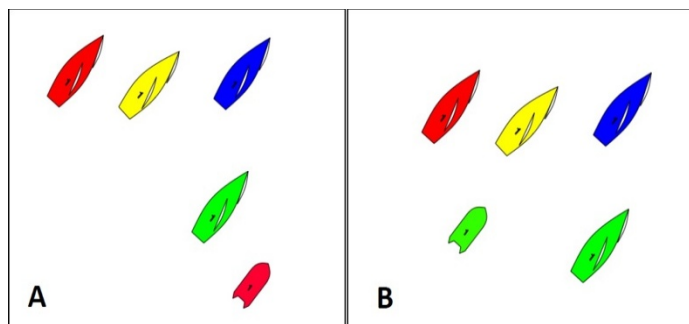
Les quatre bateaux sont sur le côté droit du bord. Un semi-rigide les suit.

Bleu est devant Jaune. Il peut modifier sa route librement et virer de bord sur tribord sans gêner Jaune. Bleu et Jaune sont donc une « **paire inactive** » qui peut être surveillée à distance.

A contrario, Rouge et Vert sont **une paire active**. Rouge ne peut pas virer sans gêner Vert et Vert peut rattraper Rouge s'il peut l'empêcher de virer jusqu'à ce qu'il atteigne la lay-line. Cette paire est nettement plus susceptible de créer un incident, surtout avec Rouge s'approchant de la layline. Le semi-rigide doit être proche de cette paire pour anticiper un incident potentiel.

Les umpires doivent constamment réévaluer les paires susceptibles d'être actives et se positionner en conséquence. Dans l'exemple ci-dessus, si Vert vire sur tribord, alors il deviendra une paire active avec Jaune. Positionner le semi-rigide à proximité de l'arrière de Vert plutôt que de Rouge facilitera le repositionnement vers cette nouvelle paire active.

Dans le schéma ci-contre, Rouge, Jaune et Bleu sont tous des **bateaux actifs**. Vert n'est pas en capacité d'interagir avec aucun des autres bateaux et est donc inactif. Le semi-rigide rouge en **A** est mal positionné, sous le vent de Vert et incapable de voir les écarts entre les bateaux actifs. Le semi-rigide vert en **B** est bien positionné pour voir tout incident mais doit être vigilant vis-à-vis de Vert susceptible de virer et doit donc avoir en tête ce qu'il va faire quand Vert va commencer à virer.



7.2 Neuf Principes pour l'umpiring en course en flotte

1. Couvrez votre partie de la flotte

Pour une course en flotte, il est normal d'avoir plus d'un semi-rigide. Chaque semi-rigide doit couvrir sa partie de flotte et éviter de suivre les mêmes bateaux qu'un autre semi-rigide.

2. Faites confiance aux autres umpires, ils vont faire leur part de travail

Les umpires doivent savoir à tout moment où sont les autres semi-rigides et quels sont les bateaux qu'ils suivent. Cela permet de couvrir tous les incidents et d'éviter que le même incident fasse l'objet d'une décision prise par deux semi-rigides différents. Le copilote doit continuellement s'en assurer car un autre semi-rigide peut se détourner inopinément.

3. Ne regardez pas la course depuis les marques - déplacez-vous avec vos bateaux

Les umpires doivent éviter la tentation qui consiste à rester aux marques alors que leurs bateaux les ont quittées. Toute paire active quittant une marque doit avoir un semi-rigide la surveillant.

4. Minimiser les vagues

Les umpires doivent minimiser leur impact sur les bateaux en course et, autant que possible, éviter de conduire en créant un sillage inutile. Cependant, il est préférable de faire un sillage plutôt que d'être mal positionné pour rendre une décision. Trois astuces spécifiques :

- Le plus tôt le pilote voit le besoin de régler sa position, moins il fera de vagues
- Si un semi-rigide a besoin de croiser devant un bateau, il est préférable de croiser à angle droit de la route du bateau à une distance d'au moins 5 longueurs. Passer le moteur au point mort quand vous croisez le sillage des bateaux peut également être une bonne chose, dans la mesure où cela réduit le sillage ressenti par les concurrents.
- Si vous êtes en route en direction du plus près sur un bord de près, le pilote doit vérifier qu'aucun bateau, même éloigné, est dans son sillage car cela le ralentirait de façon permanente. Il est plus sûr de conduire face au vent.

5. Conduisez à la vitesse de la flotte

Sauf quand il se déplace vers un nouvel incident, un semi-rigide doit normalement avoir la même vitesse que les bateaux sur le parcours. Cela minimise les vagues, permet aux umpires de rester à proximité des bateaux et offre au pilote et copilote un angle de vue constant, ce qui facilite généralement le jugement des faits.

6. Positionnez-vous pour indiquer clairement vos intentions

Les umpires doivent en permanence positionner leur semi-rigide pour que les autres umpires n'aient pas de doute sur les bateaux qu'ils surveillent et sur ce qu'ils sont susceptibles de faire ensuite.

Quand il est stationnaire, l'avant d'un semi-rigide doit toujours pointer dans la direction du prochain déplacement. Si un semi-rigide couvre 4 bateaux dont aucun n'est actif, il doit être positionné de telle sorte que les umpires puissent surveiller les 4. Les surveiller de loin ou en restant au niveau du dernier des quatre a peu de chance de transmettre cette information. Cette technique diminue d'autant les appels radio.

7. Ne tombez pas dans le mode Annexe P « scan de la flotte »

Conformément au 7.2.6 ci-dessus, les semi-rigides doivent à tout moment être proches des bateaux qu'ils sont chargés de surveiller. Depuis cette position rapprochée, les umpires regardent en permanence le potentiel incident suivant et ajustent la position du semi-rigide en conséquence. Si un semi-rigide est trop éloigné quand les umpires voient un incident sur le point de se produire, ils peuvent manquer de temps pour se rendre à la position permettant une bonne décision.

8. Ne laissez jamais un bateau inactif vous cacher la vue d'une paire active

Il peut arriver qu'un bateau inactif s'intercale entre un semi-rigide et une paire active. Le semi-rigide doit être prêt et ajuster sa route pour que le blocage de la vue soit aussi court que possible.

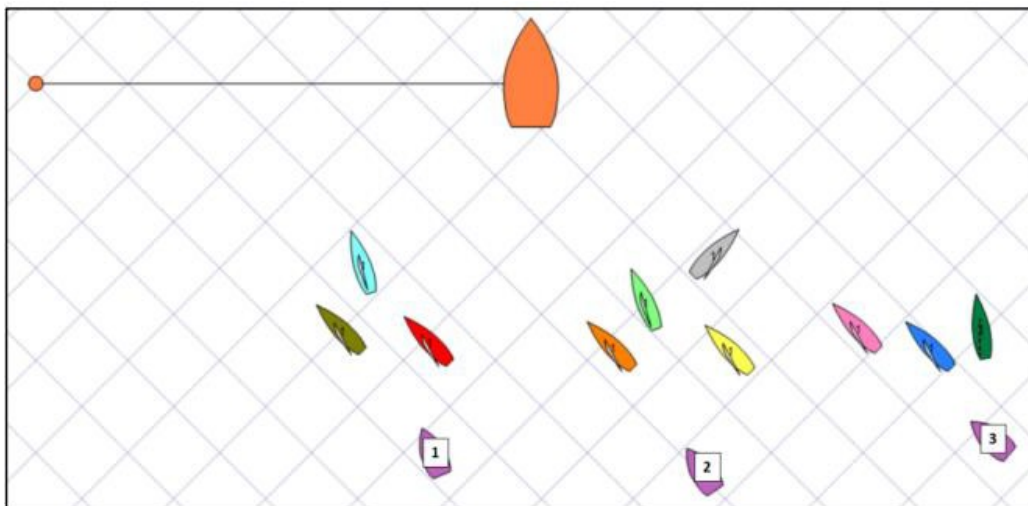
9. N'essayez pas de prédire ce que les bateaux vont faire. Soyez prêt à tout ce qu'ils peuvent faire

Tous les coureurs, par moment, font des choses surprenantes. Si le pilote positionne le semi-rigide selon ce qu'il pense que les bateaux à proximité vont faire, il peut arriver que ces bateaux agissent différemment et le semi-rigide pourrait être sur leur trajectoire ou le pilote pourrait avoir besoin d'agir pour éviter le bateau, perdant ainsi de vue l'incident qu'ils surveillent.

Le pilote doit plutôt être en permanence conscient de tout ce qu'un bateau à proximité pourrait faire et s'y préparer. En particulier, le pilote doit à tout moment anticiper ce qu'il fera si un bateau à proximité se dirige tout à coup vers son semi-rigide.

7.3 Conseils de positionnement pour des zones spécifiques du parcours

7.3.1 Pré-départ



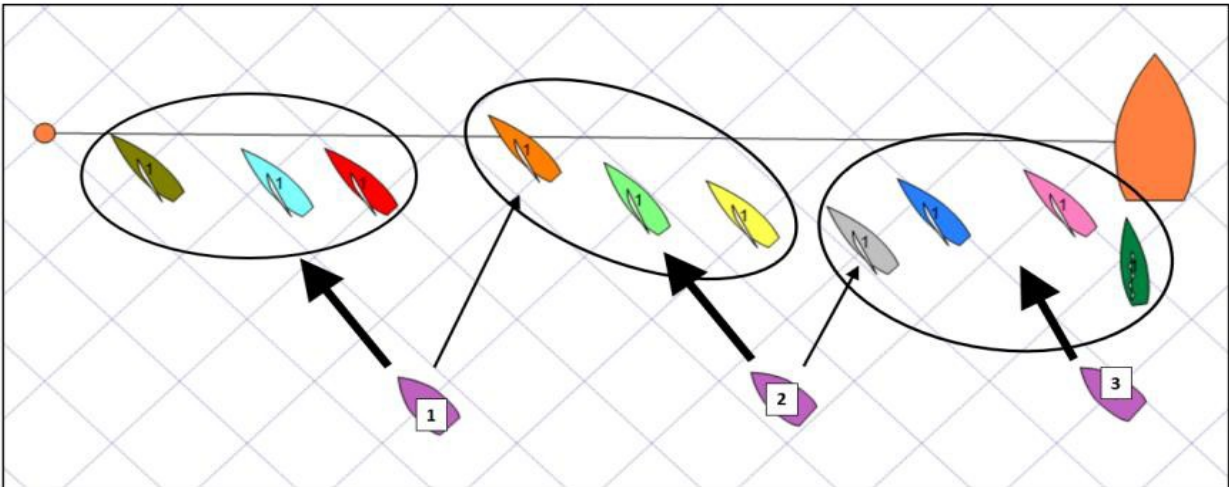
Les umpires doivent être sur la zone de pré-départ à la position qui leur a été assignée à partir du signal préparatoire. Même si les pénalités de pré-départ modifient rarement la course, des incidents peuvent se produire car les bateaux sont regroupés derrière la ligne de départ.

Les umpires doivent suivre les bateaux en douceur tout en restant à leur position. Les bateaux peuvent faire demi-tour rapidement ou abattre et empanner pour s'échapper ou trouver une meilleure place, les semi-rigides doivent donc laisser de l'espace entre eux et les bateaux. Le copilote doit également s'assurer qu'il n'y a aucun bateau positionné là où on ne l'attend pas, qui pourrait surprendre le pilote, comme par exemple à l'arrière du semi-rigide.

Les umpires doivent surveiller les positions des autres semi-rigides et les endroits où les bateaux sont regroupés en grappes, pour s'assurer que toute la flotte est couverte et qu'il y a un semi-rigide pour chaque groupe de bateaux actifs. Par exemple, une ligne orientée tribord peut entraîner le regroupement d'une grosse partie de la flotte bloquée à droite du bateau comité par d'autres bateaux sous leur vent. Dans ce cas, l'umpire 3 est susceptible d'avoir besoin d'aller avec le groupe, à droite du bateau comité, l'umpire 2 doit se déplacer vers une position sous le vent du bateau comité et en conséquence l'umpire 1 doit également se déplacer vers la droite. Les umpires doivent être attentifs aux signaux du comité de course (par exemple pavillon O ou pavillon Y, ou parcours à effectuer) qui peuvent avoir un impact sur leurs décisions pendant la course.

7.3.2 A l'approche du départ et le départ

Dans la minute qui précède le départ, les bateaux vont commencer à figer leur position sur la ligne de départ et à ce moment-là, les umpires doivent s'avancer vers les bateaux qui sont en position de s'engager avec d'autres. Les incidents les plus fréquents au départ sont les incidents au vent / sous le vent et les umpires doivent donc être prêts pour voir les écarts entre les bateaux.

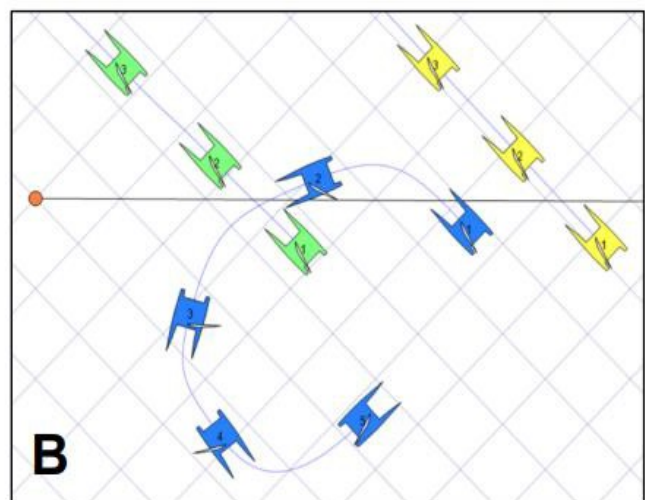
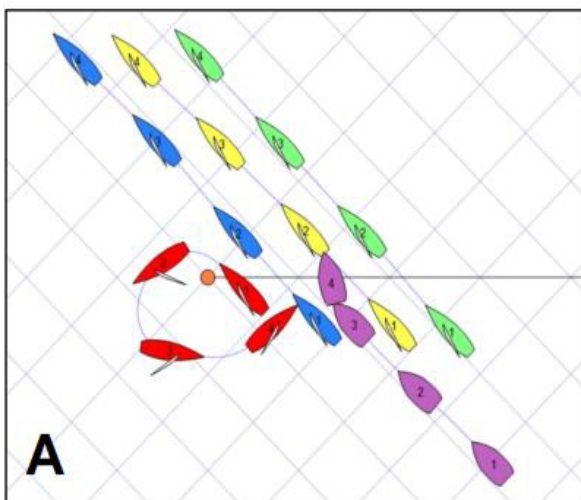


Chaque semi-rigide couvre son groupe (grosse flèche) mais doit aussi surveiller le bateau le plus proche dans le groupe adjacent, puisqu'il peut interagir avec les bateaux de son groupe (petite flèche).

Ce n'est pas forcément le semi-rigide le plus proche d'une paire active qui a le meilleur angle de vue de la situation. Dans la situation ci-dessus, si Orange réclame contre Vert pour infraction à la règle 11, le semi-rigide 2 a vraisemblablement le meilleur angle de vue. S'il y a une réclamation pour une règle 12 (poupe / proue), le semi-rigide 1 peut avoir le meilleur angle de vue.

Si les ressources sont limitées, les umpires doivent se concentrer sur les endroits de la ligne où les incidents sont les plus probables, généralement au bateau comité ou à l'extrémité de bout de ligne.

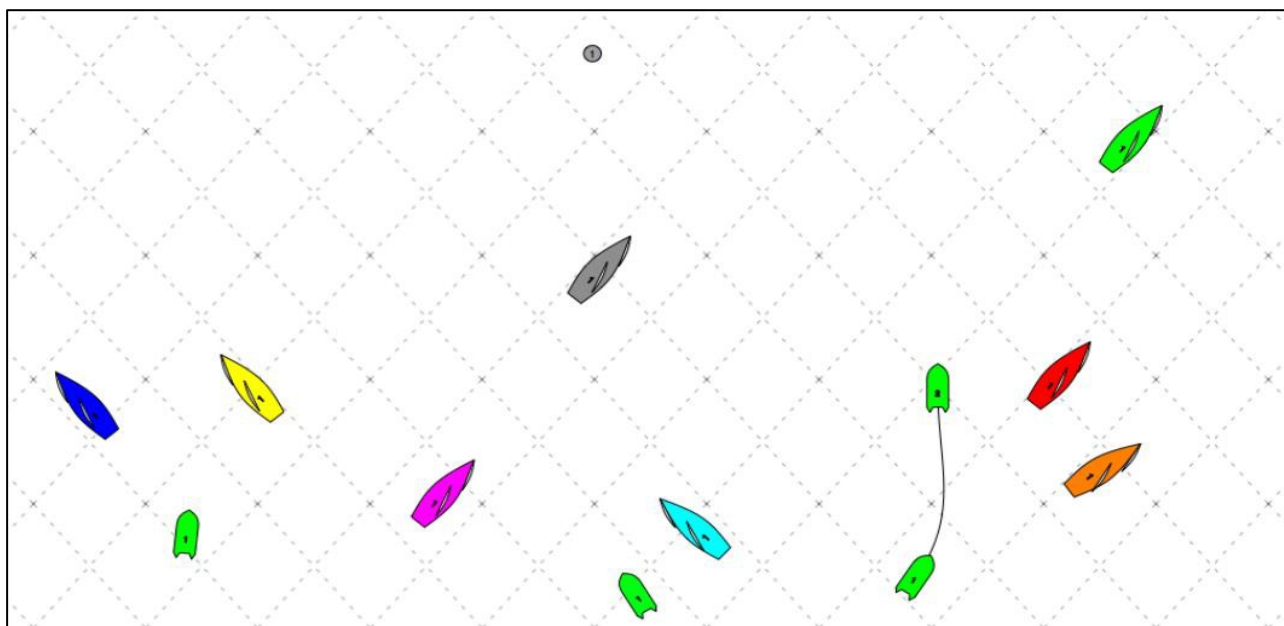
Rappels individuels. Au départ, les semi-rigides **ne doivent pas** avancer immédiatement. Un bateau peut être OCS, ou effectuer une pénalité, et doit avoir suffisamment d'espace pour faire un tour devant le semi-rigide. L'espace nécessaire pour ces manœuvres dépend de la classe – certains bateaux accélèrent vite quand ils abattent. Avec des monocoques, il arrive souvent que les bateaux OCS reviennent en faisant le tour de la marque de bout de ligne **(A)**. Avec des catamarans et autres classes rapides (par exemple Nacra), un bateau OCS va souvent faire un grand cercle pour revenir, et les umpires doivent donc s'attendre à ce genre de manœuvre.



Dans ces cas-là, un bateau peut retarder le virement final d'un tour de pénalité pour s'assurer un vent frais. Un umpire peut pénaliser ce retard uniquement s'il est autorisé à le faire par la règle Q4.1 (pénalité à l'initiative de l'umpire). Ce qui reste d'être potentiellement le cas seulement si la pénalité d'origine avait été signalée par un umpire ou si la règle enfreinte était la règle 31.

7.3.3 Le bord de près

Sur un bord de près, les semi-rigides doivent être répartis de gauche à droite et de l'avant à l'arrière (pas tous derrière la flotte). Quand cela est possible, un semi-rigide doit se déplacer face au vent pour minimiser sa vitesse et donc son sillage. Les bateaux peuvent virer tout à coup et le pilote doit savoir à l'avance ce qu'il fera si un bateau à proximité vire et se dirige vers le semi-rigide.



L'infraction la plus fréquente sur un bord de près est un bateau bâbord qui n'arrive pas à croiser ou qui vire trop près sous le vent d'un bateau tribord. Dans le schéma, Rose bâbord s'approche de Bleu Clair tribord. Le semi-rigide à proximité est bien positionné car il semblerait que Rose va avoir besoin de virer. Si Rose venait à essayer de croiser, le semi-rigide devrait soit être plus avancé et proche de Rose ou être de l'autre côté de Bleu Clair pour estimer l'écart entre poupe et proue quand Rose croise.

Bleu Marine et Jaune, ainsi que Rouge et Orange, sont les 2 autres paires actives. Chacune d'elles est surveillée par un semi-rigide à proximité.

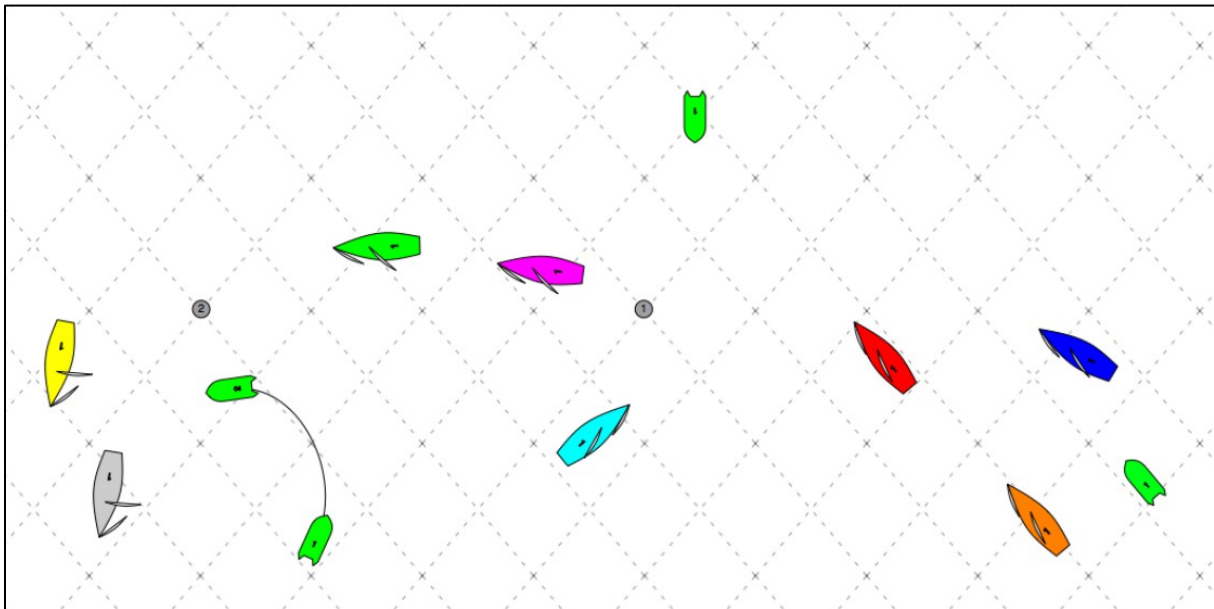
Vers la fin du bord de près, un semi-rigide (celui de gauche ou de droite) doit monter vers la marque au vent en temps voulu pour surveiller les premiers bateaux (ici Vert et Gris) qui s'approchent et contournent la marque. Ici, le semi-rigide sur la gauche a une paire active alors qu'il est peu probable qu'un incident se produise pour la paire Rouge Orange ; Vert et Gris vont rapidement devenir une paire active sur l'avant droite du parcours.

Le semi-rigide de la droite va donc monter, en informant les autres semi-rigides qu'il va à la marque au vent. Le semi-rigide en profite pour se déplacer à l'intérieur de la flotte en croisant derrière Orange et Vert. En conséquence, le semi-rigide du milieu doit s'avancer vers la droite dès que possible.

Sur le premier près, la majorité de la flotte peut être sur la gauche et il sera plus facile pour le semi-rigide du côté droit du parcours de monter à la marque au vent. Si la majorité est à droite, le semi-rigide de gauche sera plus à l'aise pour monter. Quand un semi-rigide se déplace ainsi, les deux autres adaptent leur position. Les umpires communiquent leurs intentions par leur positionnement et la radio n'a donc pas besoin d'être utilisée ici.

Sur les bords suivants, si la flotte est étalée, un semi-rigide sera avec la tête de flotte et surveillera les premiers bateaux contournant la marque et soit y restera pour le reste de la flotte, soit quittera la marque avec la tête de flotte, en fonction des autres semi-rigides et des positions des bateaux.

7.3.4 La marque au vent



Quand une flotte assez dense converge vers la première marque au vent, les semi-rigides doivent être en position pour se répartir tous les faits critiques. Avec 3 semi-rigides, il est logique d'opter pour les positions montrées ci-dessus : **AU-DESSUS**, **EN-DESSOUS GAUCHE** et **DERRIERE DROITE**. Avec deux semi-rigides, *AU-DESSUS* et *DERRIERE DROITE* est généralement la meilleure solution. La communication radio peut être essentielle si une décision a besoin de faits établis par plus d'un semi-rigide.

En général, un bateau ayant la place à la marque est également prioritaire, et la règle 18.2 n'est donc pas le problème principal. Les règles 18.3, 11, 12, 13, 15 et 31 sont alors plus susceptibles d'être décisives.

EN-DESSOUS GAUCHE est le mieux placé pour juger la zone et surtout pour juger si un bateau bâbord dépasse la position bout au vent à l'intérieur ou à l'intérieur de la zone quand il vire. Généralement, *EN-DESSOUS GAUCHE* doit ensuite pivoter et suivre les bateaux de tête quand ils quittent la marque.

AU-DESSUS doit être sur le prolongement de la layline tribord, pour voir l'écart entre les bateaux engagés s'approchant de la marque et voir si un bateau touche la marque. Les umpires peuvent aussi juger la règle 18.3 (par ex. si un bateau qui a viré a obligé un bateau qui parait la marque à naviguer au-dessus du plus près) et la règle 13 quand un bateau bâbord vire sous le vent d'un bateau tribord, pour la première moitié de la flotte.

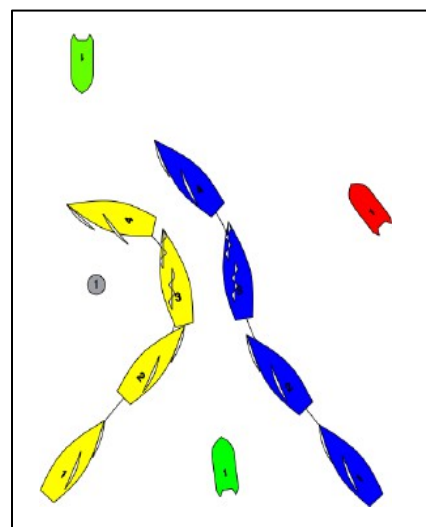
DERRIERE DROITE peut juger ces mêmes incidents sur la moitié arrière de la flotte et est susceptible d'être le mieux placé pour voir si un bateau enfreint la règle 31 quand il abat.

Quand la flotte est dispersée, il est préférable que les semi-rigides restent avec leur groupe, en les surveillant depuis l'arrière en étant proches, et ensuite, de passer sous le vent de la marque si possible.

Pour une course avec deux semi-rigides en umpiring, le schéma de droite montre les bonnes positions. Généralement, le semi-rigide de l'arrière gauche monte **AU-DESSUS** de la marque et le semi-rigide du côté droit est **DERRIERE**, sur ou juste en dessous de la layline tribord.

AU-DESSUS part avec les premiers bateaux sauf s'ils empannent, auquel cas **DERRIERE** les suivra.

Le semi-rigide rouge n'est pas en bonne position pour voir les incidents de la marque au vent. Les umpires ne peuvent pas voir quand les bateaux ont terminé leur virement, ni l'écart entre les bateaux tribord, ni si un bateau touche la marque.



7.3.5 Le bord de vent arrière

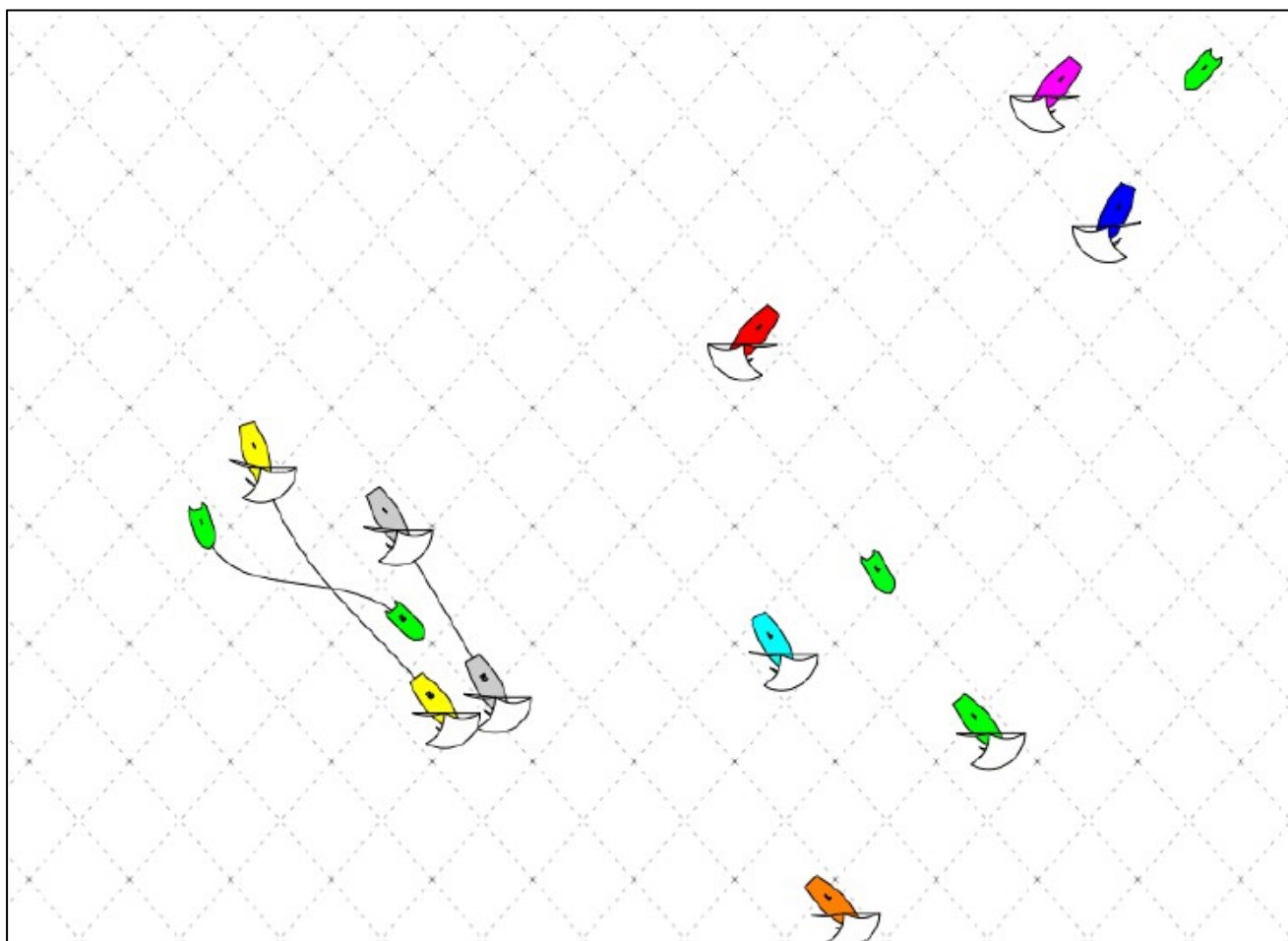
Généralement, quand AU-DESSUS quitte la marque, il sera sur l'extérieur de la flotte et les autres semi-rigides seront à l'intérieur. Avec des bateaux rapides, être à l'extérieur de la flotte est généralement déconseillé car si les bateaux empannent, vous allez avoir du mal à suivre. En général, les semi-rigides doivent s'aligner sur les bateaux qu'ils surveillent, ou alignés sur le point critique (par ex. l'étrave du 2^{ème} bateau) et se déplacer sur une position rapprochée sur leur arrière quand l'écart entre les bateaux devient le point clé. Les incidents les plus fréquents au portant sont les engagements au vent / sous le vent et les croisements bâbord / tribord. Le semi-rigide de gauche est bien positionné pour voir l'engagement entre Jaune et Vert (et pour voir si la règle 17 s'applique).

Quand Jaune se rapproche de Gris, le semi-rigide se rapproche de l'espace entre les bateaux pour juger si Gris se maintient à l'écart. Par contre, les deux autres semi-rigides sont en deçà de leur position idéale car si les bateaux commencent à s'engager, ils devront accélérer pour être bien positionnés. Il n'est pas facile de juger un incident tout en se déplaçant pour rattraper les bateaux.

Le semi-rigide de tête doit l'aligner sur Vert, qui est au milieu des 2 autres, et le semi-rigide de l'arrière doit s'aligner sur Bleu Marine. A cet instant, aucun semi-rigide n'a besoin d'être proche de Rouge.

Pour les incidents au vent / sous le vent, il est souvent préférable de s'aligner sur l'étrave du bateau derrière, mais du côté du bateau qui est devant. Si le bateau sous le vent est devant, il va sûrement lofer et un semi-rigide au vent serait dans le sillage du bateau au vent.

Si le bateau au vent est devant (voir schéma), seul un semi-rigide au vent pourra voir l'écart quand il se réduit. De même, un semi-rigide au vent peut facilement se déplacer pour être sur l'arrière de l'écart. Dans cette situation, s'il y a deux semi-rigides, un peut se déplacer vers l'écart tandis que l'autre peut faire bateau aile et donner des informations par radio. Voir la section 4.4.



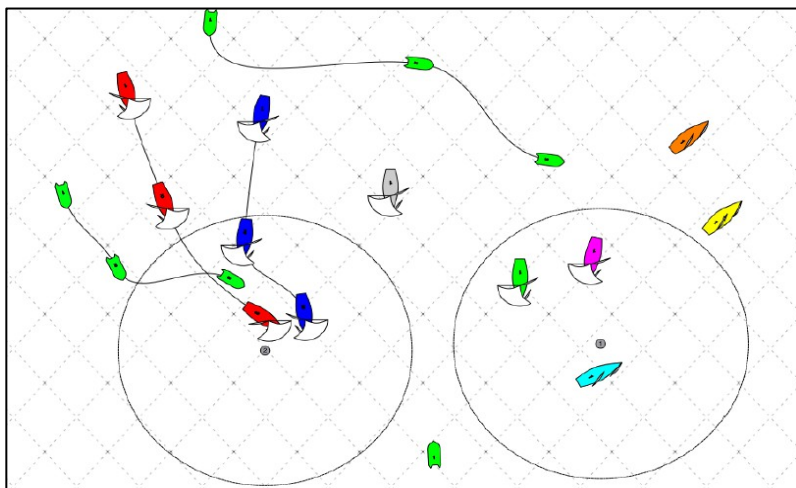
7.3.6 Marque sous le vent ou porte

Si la flotte est dense, il est conseillé que le semi-rigide de tête soit au niveau de la zone avec les bateaux de tête et qu'il se positionne ensuite sous le vent de la marque ou de la porte. Le semi-rigide de l'arrière doit être prêt à faire demi-tour et à suivre les leaders sur la remontée au vent. Si la flotte est bien dispersée, les semi-rigides doivent pouvoir rester avec leur groupe et permuter quand cela devient évident.

Le schéma montre un exemple de ce genre de passation. **DEVANT** juge Orange et Jaune en contournement de la marque de droite et reste sous la porte. **MILIEU** reste avec Rouge et Bleu qui s'approchent puis quitte la marque de gauche. **ARRIERE** quitte Rouge et Bleu (puisqu'ils sont maintenant suivis par **DEVANT**) et récupère Orange et Jaune. Bleu Clair et Gris, quant à eux, sont toujours suivis par **DEVANT** pendant leur contournement de la marque.

Le positionnement sous la porte peut être utile et est une position sûre puisque vous ne serez sur aucune trajectoire. Pour autant, être certain de l'engagement entre les bateaux est difficile à faire depuis cette position.

Décisions zone. Il est difficile de juger les engagements à la zone quand on est sous la porte. **ARRIERE** reste responsable du call décidant si Rose et Vert étaient engagés à la zone.



En cas d'arrivée (et pas d'une porte sous le vent) :

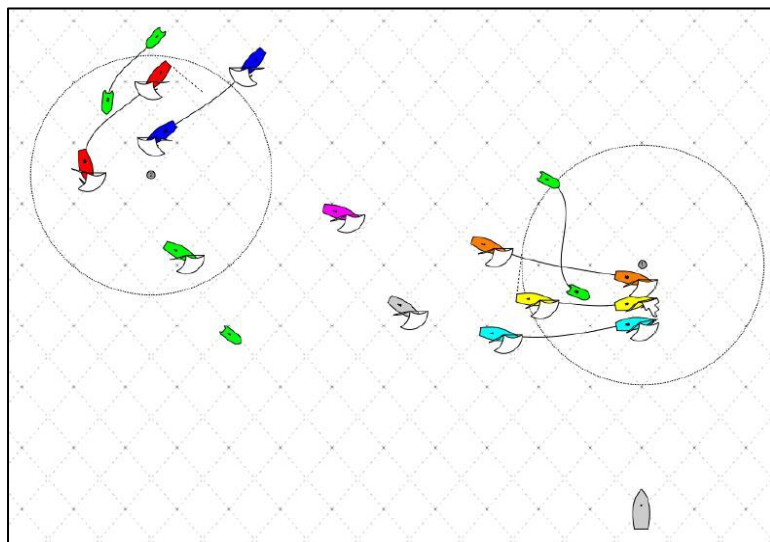
DEVANT doit plutôt s'aligner sur l'extérieur de la marque de droite après l'arrivée d'Orange.

MILIEU est alors en position pour les bateaux qui finissent côté gauche.

ARRIERE est en charge des bateaux qui finissent en étant au milieu.

7.3.7 Largue vers l'arrivée

Les umpires doivent être proches quand la ligne d'arrivée n'est pas loin, car les décisions ont un impact important sur les places d'arrivée des bateaux et doivent donc être signalées rapidement.



DEVANT à la marque sous le vent doit normalement être au vent sur le dernier portant, capable de voir les engagements et si nécessaire, de se déplacer pour voir l'écart entre les bateaux à la marque d'arrivée.

Être sous le vent n'est pas souhaitable sauf si le bord est plus abattu. Les voiles peuvent restreindre la vue des coques et par vent fort ou avec des claques, il faut laisser de l'espace aux bateaux pour qu'ils puissent abattre pour accélérer ou garder le contrôle de leur spinnaker.

Section 8

Positionnement II

8 POSITIONNEMENT 2 : MACRO ET MICRO POSITIONNEMENT

Dans l'umpiring en course en flotte, il n'y a pas deux courses identiques. Les semi-rigides doivent adapter leurs positions pour couvrir chaque incident, en tenant compte du reste de la flotte et des positions des autres semi-rigides. Un bon positionnement peut être imaginé comme une combinaison de « macro » et « micro » positionnement.

Le **micro positionnement** est la façon dont un semi-rigide se positionne par rapport aux bateaux pour décider d'un incident entre eux. Dans un incident classique au vent / sous le vent, la micro position correcte peut être derrière les bateaux pour voir l'écart entre eux. Elle peut être reliée à la position typique d'un umpire en match race pour un même incident. Cependant, cette position peut ne pas être envisageable à cause des autres bateaux et semi-rigides.

Le **macro positionnement** est la façon dont les semi-rigides se positionnent par rapport à la flotte. On peut la décrire comme une « photo d'ensemble ». Tous les bateaux de la flotte sont-ils suivis par les semi-rigides ? y a-t-il des semi-rigides qui suivent le même incident ?

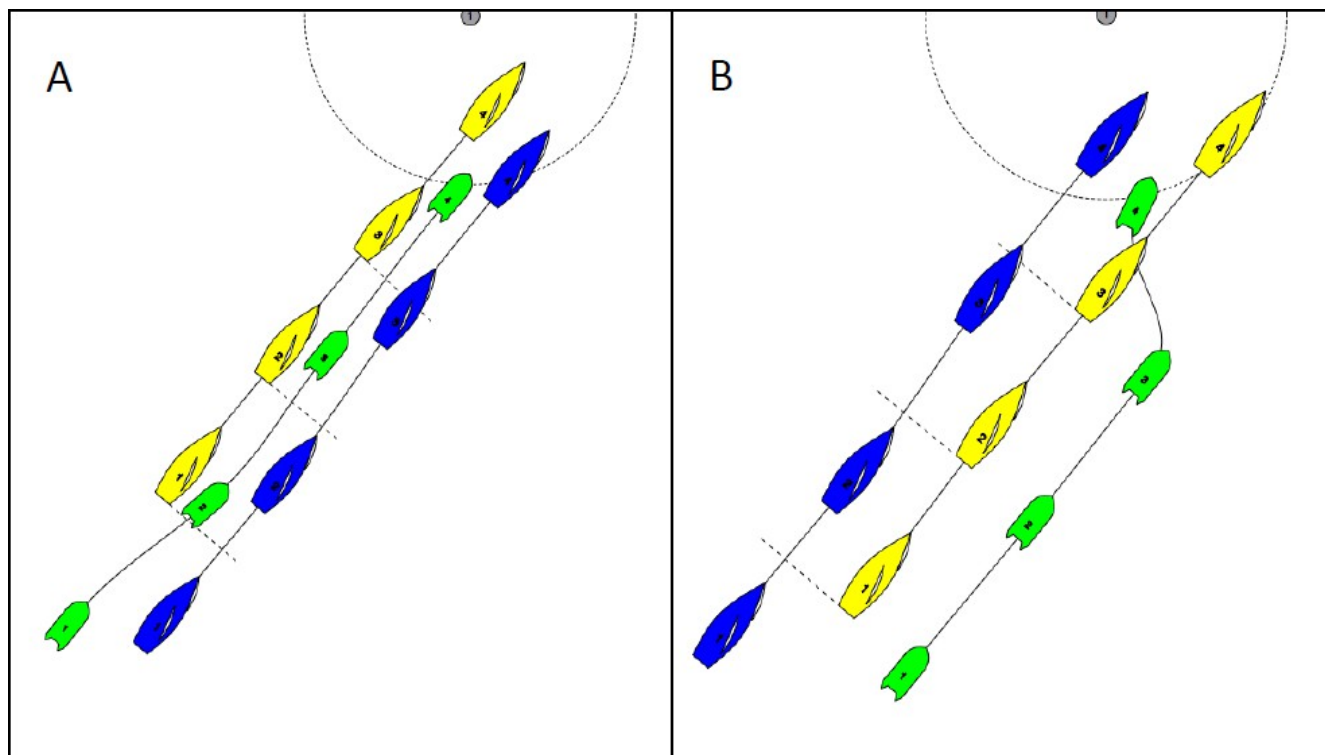
Ce chapitre détaille comment combiner macro et micro sur chaque bord d'un parcours classique.

8.1 Combiner le micro et macro positionnement

8.1.1 Anticipation

Les umpires doivent anticiper les situations potentielles, pour se positionner en conséquence, établir les faits de l'incident puis prendre une décision et la signaler. Avec l'expérience, les umpires ont l'habitude des déplacements que les bateaux peuvent adopter en fonction de leurs positions respectives et d'où ils doivent se placer pour avoir la meilleure vue de l'incident potentiel.

Exemple : A l'approche d'une marque au vent à laisser à bâbord



En **A**, l'engagement à la zone n'est pas décisif car Bleu ne sera pas tenu de donner la place à la marque, que les bateaux soient engagés ou pas. Les umpires ne se déplacent pas pour juger l'engagement ; ils restent dans la position idéale pour voir l'écart entre les bateaux.

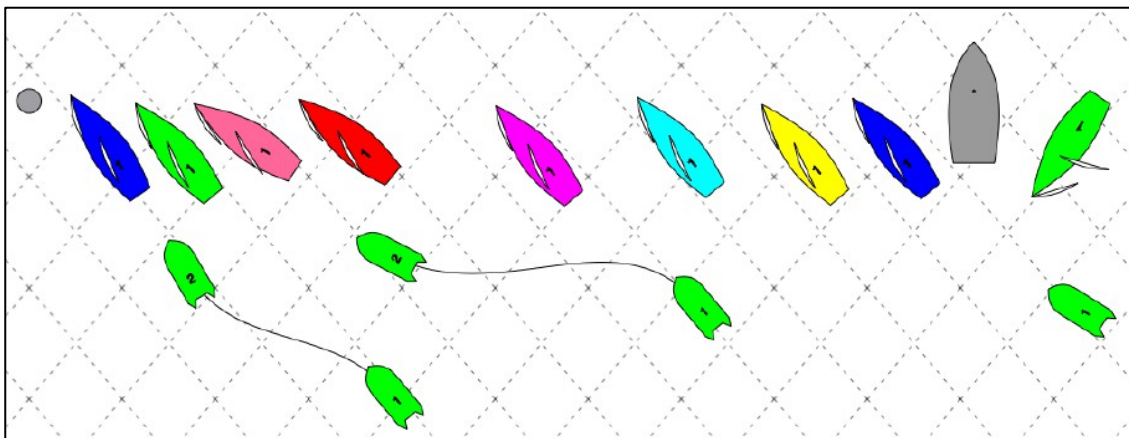
En **B**, l'engagement à la zone est décisif, donc le semi-rigide est sous le vent, aligné sur le tableau arrière du bateau en route libre devant. Dès que la relation à la place à la marque est établie, le semi-rigide se déplace vers l'écart entre les bateaux.

Les umpires doivent essayer d'intégrer les déplacements et tactiques potentiels dans leur dialogue et les transitions entre les règles qui peuvent se produire. Cela augmente les chances d'être au bon endroit et d'établir les faits adéquats pour rendre une bonne décision.

8.1.2 Travailler en équipe

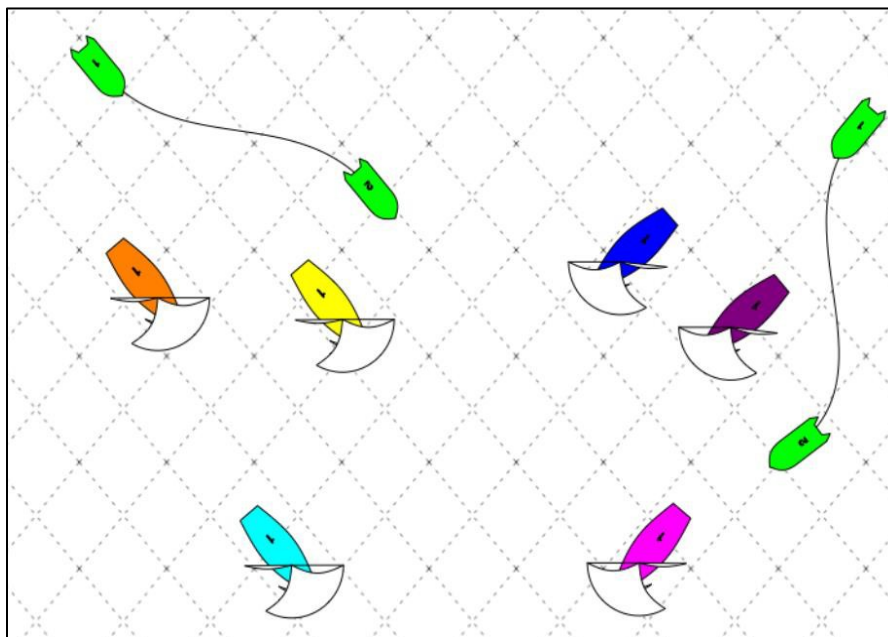
Ce qui caractérise une bonne équipe d'umpires est le fait que chaque incident soit couvert, avec un minimum de précipitation, et des semi-rigides se déplaçant facilement, en harmonie les uns avec les autres.

Exemple : A l'approche du départ



Dans les 30 secondes qui précèdent le départ, les bateaux s'alignent le long de la ligne de départ et les trois semi-rigides surveillent chacun environ un tiers de la flotte. Quand le départ s'approche, l'umpire 2 au milieu voit que les bateaux du milieu ne sont pas actifs et il se déplace alors vers l'extrémité de ligne pour surveiller l'engagement de Bleu Marine avec Vert et Rose. L'umpire 1 en bout de ligne peut alors se concentrer uniquement sur la marque de bout de ligne, Bleu et Vert. Leur changement de position doit être automatique. Chaque semi-rigide vérifie en permanence si les autres semi-rigides ont besoin d'aide et se déplace pour les aider si nécessaire. Aucun appel radio n'est nécessaire.

8.1.3 Sur un bord de portant



Deux groupes de 3 bateaux convergent sur des bords opposés. Dans chaque groupe, la paire à l'arrière est active, avec un semi-rigide derrière, surveillant l'écart.

Quand les groupes vont se rencontrer, il va y avoir 3 croisements bâbord-tribord et les semi-rigides doivent se positionner pour les juger.

Il est primordial que les deux semi-rigides ne soient pas coincés à l'arrière, ratant ainsi l'incident entre les paires en tête et ayant ensuite à rattraper leur retard.

Le semi-rigide qui surveille Orange et Jaune peut facilement se déplacer vers le milieu et surveiller les deux croisements de l'arrière, d'abord entre Bleu et Jaune puis entre Violet et Orange.

En se déplaçant, ce semi-rigide prévient l'autre semi-rigide qu'il regarde les croisements de l'arrière. L'autre semi-rigide répond en se déplaçant vers l'avant pour couvrir le croisement entre Bleu clair et Rose que le semi-rigide de l'arrière est dans l'incapacité de voir. En suivant le sillage des bateaux tribord, le semi-rigide qui se déplace vers l'avant est en sécurité et ne dérangera aucun bateau avec son sillage.

Si les bateaux bâbord lofent et passent derrière (ce qui est probable), les semi-rigides doivent conserver leur trajectoire et inverser les côtés.

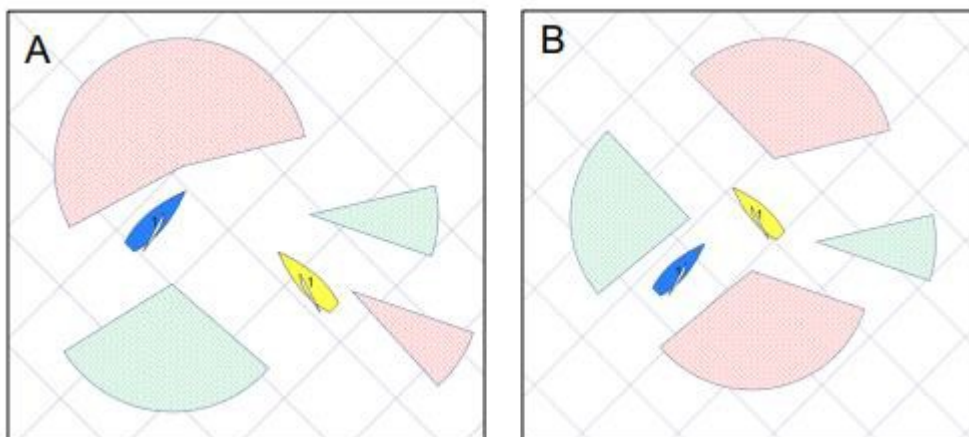
8.2 Le bord de près

8.2.1 Micro positionnement

L'incident le plus fréquent sur une remontée au vent est le croisement bâbord / tribord. Pour décider si la règle 10 a été enfreinte, les umpires doivent voir :

- I. la distance entre l'étrave du bateau tribord et la poupe du bateau bâbord
- II. toute action du barreur tribord ou de la barre pour modifier sa route.

En **A**, Bleu bâbord veut croiser devant Jaune tribord. Le semi-rigide ne doit pas être dans les zones rouges car il sera difficile d'y juger la distance entre les bateaux quand ils vont croiser. Les zones vertes représentent de meilleures positions.

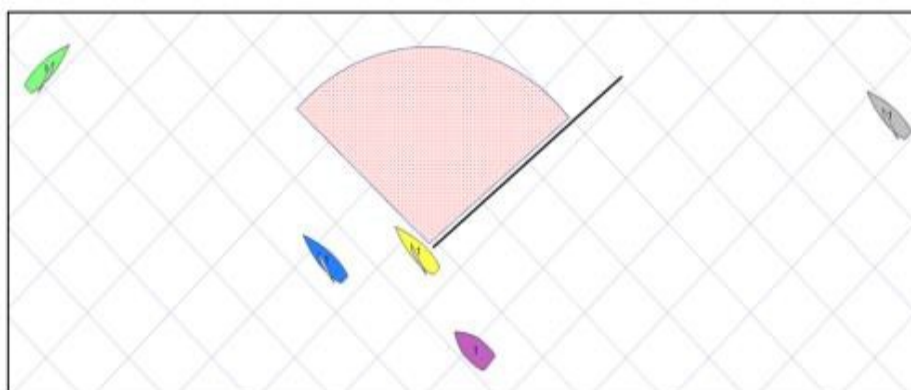


En **B**, Jaune tribord croise devant Bleu bâbord. Une infraction à une règle est peu probable mais les umpires doivent surveiller deux incidents possibles. Bleu peut mal estimer le croisement, ce qui peut entraîner un contact, ou Jaune peut croiser et virer immédiatement, en créant un incident au vent / sous le vent. Un semi-rigide dans les zones rouges ne sera pas en mesure de voir les contacts quand les bateaux se croisent. La zone verte de gauche est la meilleure si Jaune est susceptible de virer, car elle donne une bonne vision de l'incident suivant. La zone verte de droite est également bonne, surtout s'il est peu probable que Jaune vire ou si les umpires veulent rester avec Jaune après le croisement.

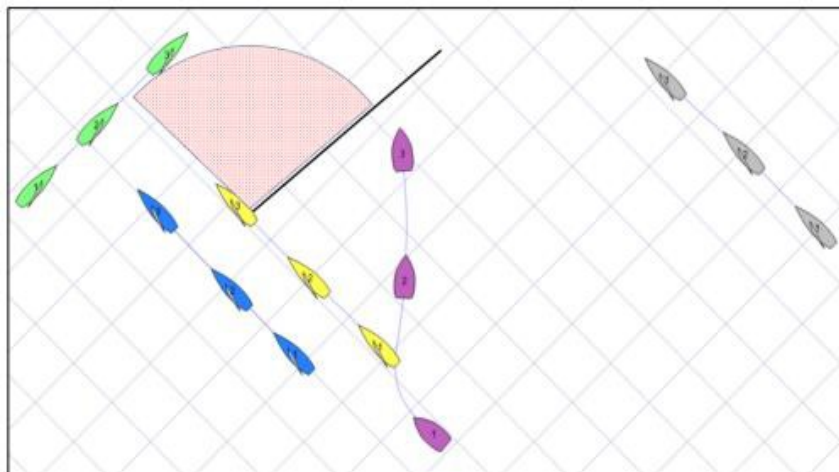
8.2.2 Macro positionnement

Monter au vent entre les bateaux

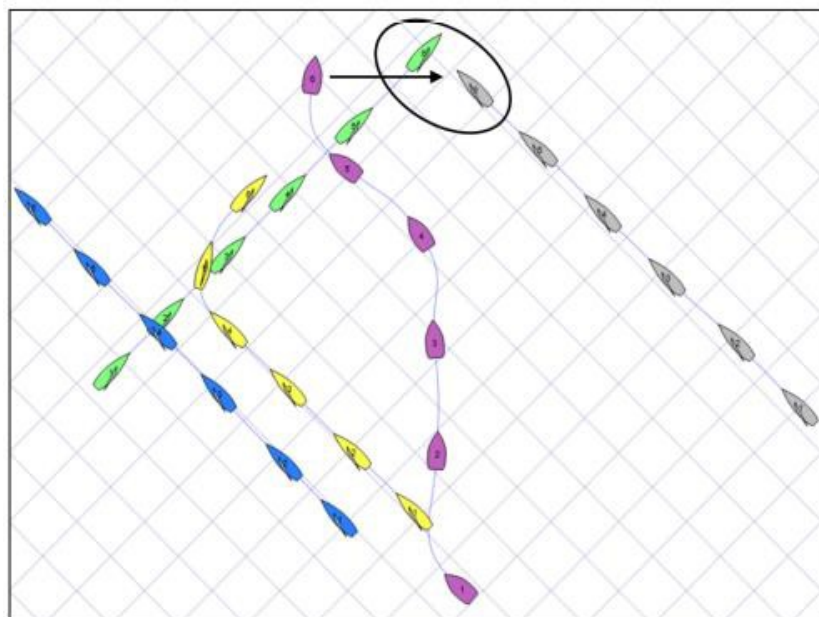
La micro position pour tous les incidents bâbord / tribord doit être réussie dans une flotte nombreuse avec plusieurs incidents potentiels. C'est généralement plus compliqué pour un semi-rigide dans le milieu par rapport au semi-rigide d'un côté ou de l'autre de la flotte. Les semi-rigides ne doivent jamais croiser à grande vitesse devant les bateaux qui naviguent sur une remontée au vent, et le facteur le plus important est donc de voir les croisements éventuels assez tôt, pour avoir suffisamment de temps pour se déplacer doucement vers la nouvelle position.



Dans le schéma, le semi-rigide violet (du milieu) surveille Bleu et Jaune et il y a un incident potentiel en milieu avant de la flotte, entre Vert et Gris. Le semi-rigide violet doit laisser Bleu et Jaune au semi-rigide de gauche et doit monter sans faire de vagues aux bateaux. La route du semi-rigide doit gérer ces deux éléments principaux.



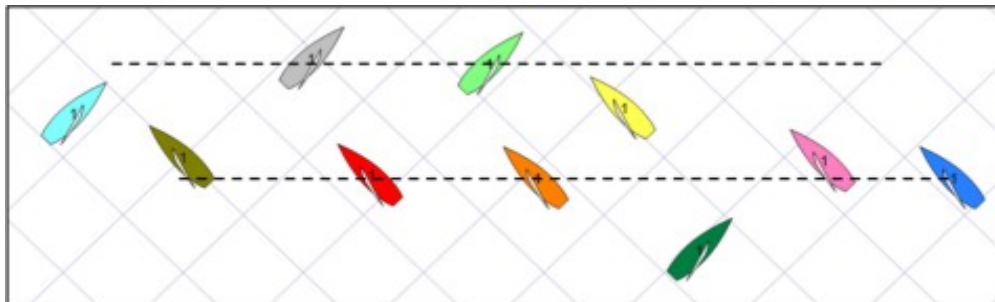
Le semi-rigide doit au début bifurquer et progresser face au vent avec une légère augmentation de sa vitesse. A ce moment-là, le semi-rigide reste derrière la ligne de la poupe de Jaune. Cela permet d'éviter de faire des vagues aux bateaux et signifie que si Jaune vire, il croisera encore devant le semi-rigide (qui peut avoir besoin de ralentir).



En position 4, le semi-rigide est suffisamment loin de Jaune pour que, si celui-ci vire, le semi-rigide puisse croiser devant lui sans le gêner. A ce moment-là, les umpires se concentrent sur leur bon micro positionnement pour juger l'incident entre Vert et Gris. Vert essayant de croiser, le semi-rigide ralentit et modifie sa route pour passer derrière Vert et atteindre la position idéale.

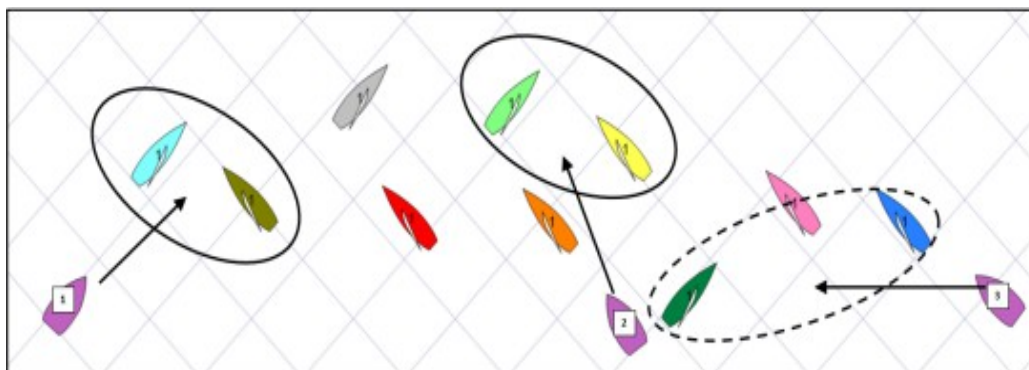
La position du semi-rigide est également parfaite si Vert passe derrière Gris. S'il s'avère que Vert se prépare à virer sous le vent de Gris, le semi-rigide ne modifiera pas sa route en position 4 et visualisera alors l'écart, en étant bien positionné pour rendre toute décision.

Interaction semi-rigide (au près)

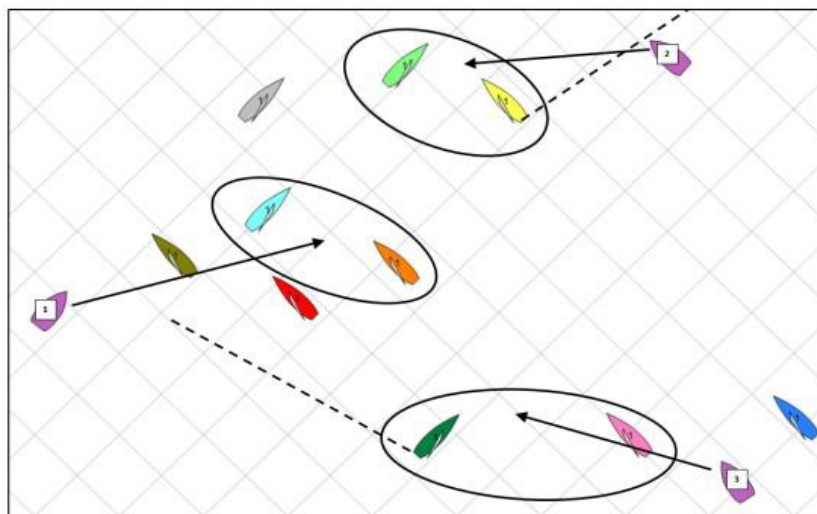


Sur le bord de près, la plupart du temps, les bateaux vont être proches et sur le même « barreau de l'échelle ». Même s'il y a deux lignes de bateaux, il est généralement impossible ou peu prudent de positionner un semi-rigide entre eux. Les umpires doivent être capables de voir les incidents depuis l'arrière de la flotte et les semi-rigides peuvent se déplacer à gauche ou à droite pour conserver un bon angle de vue.

Les semi-rigides se répartissent les incidents. le semi-rigide 2 dans le milieu peut avoir la partie la plus difficile car il peut y avoir des retardataires (comme des OCS) dans le milieu du parcours, mais en se positionnant prudemment, il peut malgré tout voir l'incident de croisement comme dans le schéma ci-dessous, entre les bateaux qui sont devant, Vert et Jaune.



Sur la deuxième remontée au vent, les bateaux sont susceptibles d'être plus dispersés et les semi-rigides devront passer du mode « ligne » au mode « groupe », et rester au niveau de leur groupe.



Le semi-rigide 2 (en avant) juge le croisement entre Vert et Jaune ainsi que le suivant entre Gris et Jaune (ou Gris et Vert si Vert vire). Le semi-rigide 2 doit être attentif à ne pas se déplacer trop vite vers l'avant au cas où Jaune vire et pour garder un œil sur Bleu clair pour éviter de lui faire des vagues ou de le gêner.

Le semi-rigide 1 (milieu) juge le croisement entre Orange et Bleu clair. Le semi-rigide 1 doit prendre en compte le bateau Rouge, pour s'assurer que Rouge ne lui cache pas la vue au moment décisif. Après le croisement, le semi-rigide 1 doit aller vers bâbord et rester avec le groupe de 3 sur tribord.

Le semi-rigide 3 est dans la position la plus confortable, il juge l'incident entre Vert et Rose en étant derrière. Si Vert essaie de croiser, le semi-rigide 3 devra remonter légèrement pour avoir une vue parfaite de l'écart entre proue et poupe quand Rose passe derrière puis pour suivre l'incident Vert / Bleu.

8.2.3 La marque au vent – umpiring à 4 semi-rigides

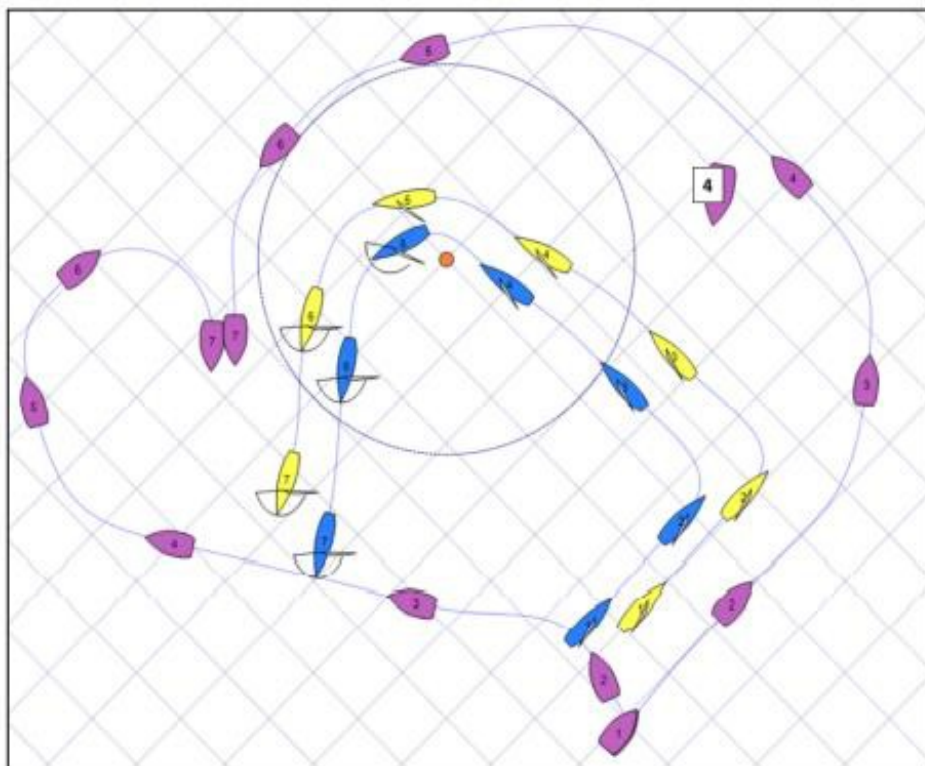
Les incidents peuvent souvent se produire à la marque au vent, et surtout au premier tour. Quand les moyens le permettent, un 4^{ème} semi-rigide est utilisé pour aider à la marque au vent. Le semi-rigide 4 est à cette marque depuis le début de la course jusqu'à ce que le dernier bateau contourne la marque pour la dernière fois puis il reste à hauteur du dernier groupe en le suivant jusqu'à l'arrivée.

Juger la zone devient la responsabilité de l'umpire 4.

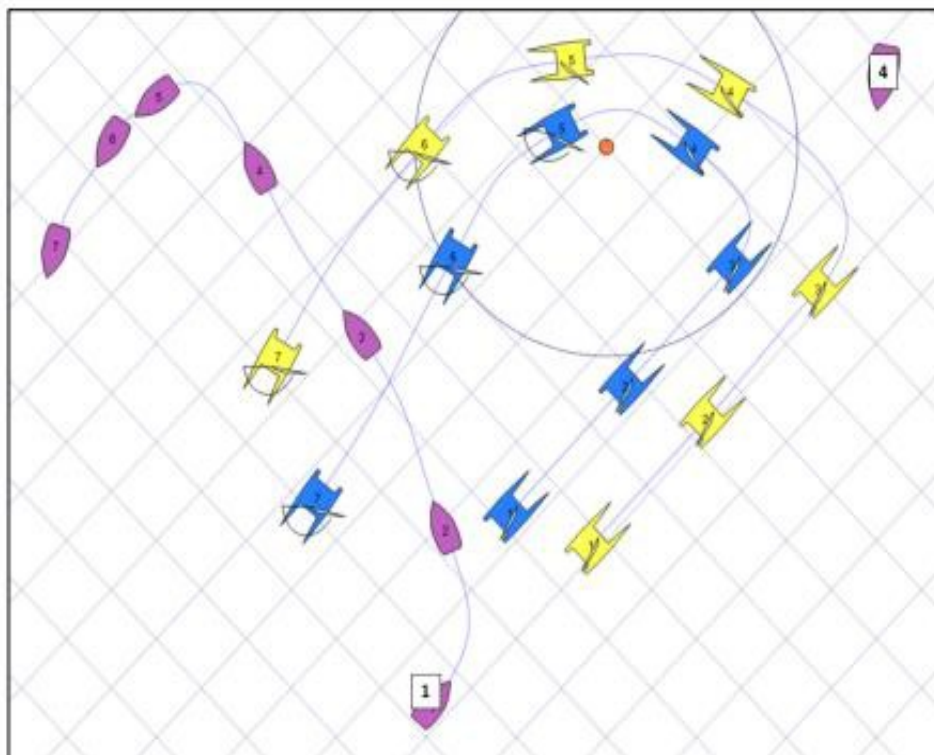
Cela ne peut pas être réalisé en étant au-dessus de la marque ; le schéma montre un bon positionnement qui peut généralement se faire avec un usage modéré de marche arrière. Les autres semi-rigides n'ont pas besoin de se précipiter pour être à la marque au vent quand le bateau de tête y arrive, et ils peuvent plutôt se préparer à se positionner et être prêts à surveiller les bateaux quand ils vont quitter la marque (pour aller généralement sur un bord de portant).



Le schéma ci-dessous décrit les 2 options possibles pour les autres semi-rigides en termes de positionnement sur le bord de portant. Ils peuvent soit contourner la marque en passant derrière l'empire 4, soit se déplacer sur la gauche, en étant prêt à bouger pour suivre les bateaux quand ils abattent. La dernière option est généralement la meilleure. Elle ne gêne pas le semi-rigide 4, et ne crée pas de vague de sillage à proximité de la marque. De plus, le semi-rigide sous le vent est le plus susceptible de voir les contacts avec la marque et d'être ensuite en position pour signaler une pénalité, alors que le semi-rigide 4 peut être occupé avec les bateaux à l'arrière.



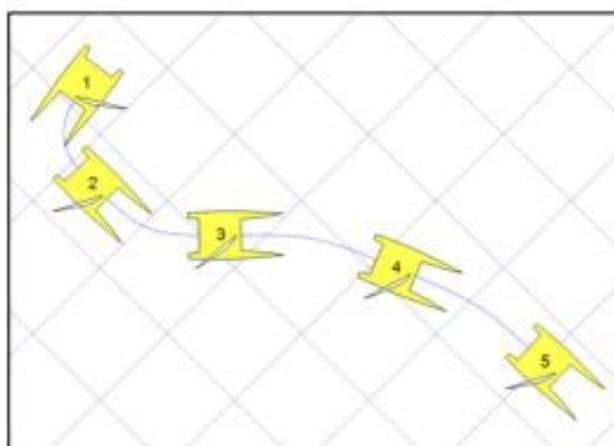
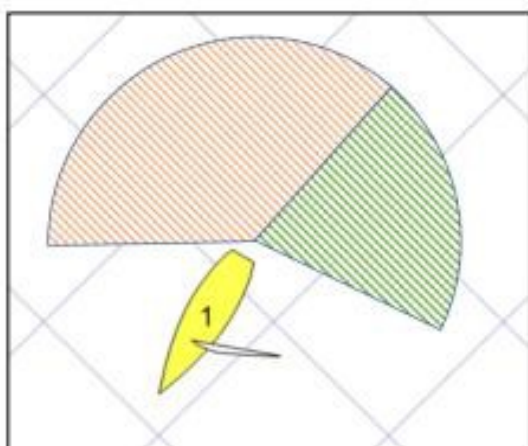
Avec des bateaux plus rapides, comme les foilers et les skiffs, le semi-rigide qui couvrira les bateaux de tête sur le bord de portant devra toujours se déplacer vers la gauche puis bifurquer vers la gauche (et non pas vers la droite comme ci-dessus) pour se retrouver sur une route au portant. Le contournement de la marque serait trop long et les vagues sont particulièrement gênantes pour ce type de bateaux.



8.3 Le bord de portant

8.3.1 Micro positionnement

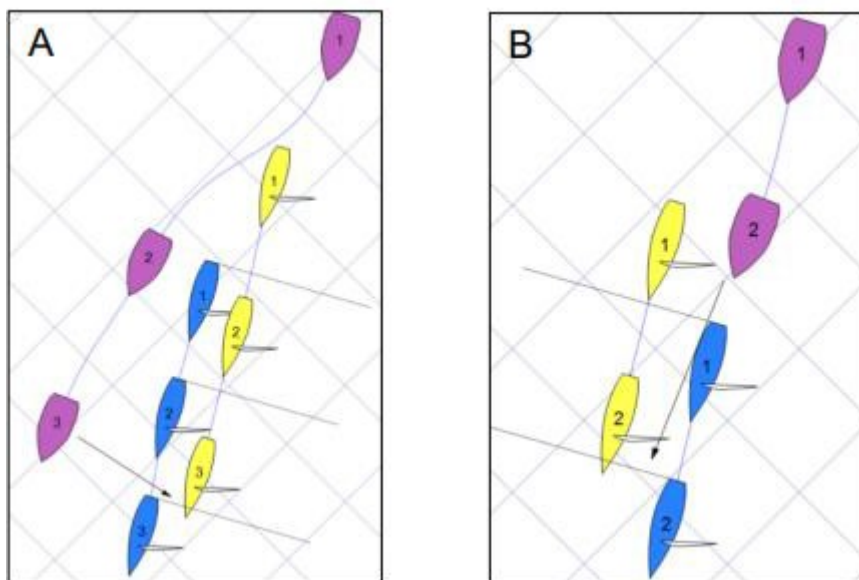
Sur un bord de portant, les semi-rigides doivent être correctement positionnés si les bateaux empannent et ne pas les gêner avec des vagues. Quand ils sont proches des bateaux, il est préférable de rester derrière. Un semi-rigide dans la zone orange peut déranger le bateau en faisant du bruit ou en le



déventant, donc la meilleure zone est la zone verte. Cependant, il faut être vigilant et laisser aux bateaux rapides l'espace dont ils ont besoin pour lofer pour accélérer après un empannage.

8.3.2 Positionnement en cas d'engagements

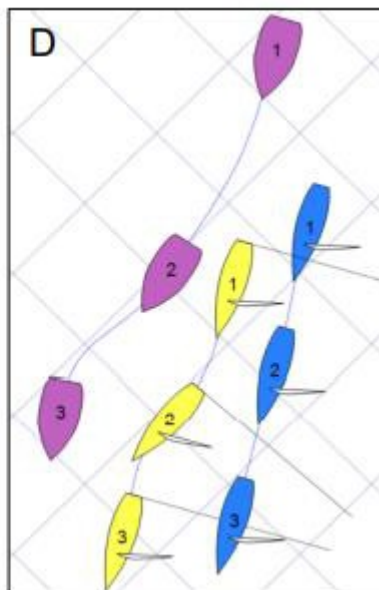
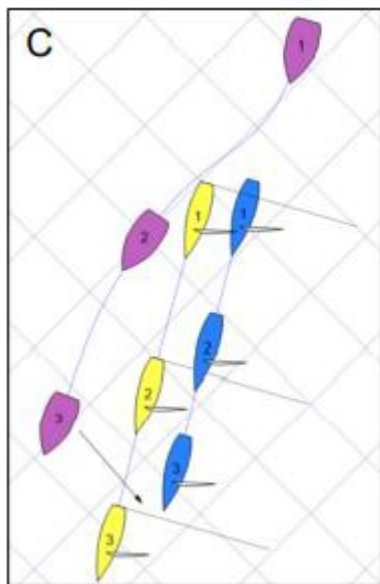
Les incidents au portant impliquent souvent deux bateaux sur le même bord, l'un d'eux s'engageant depuis l'arrière. Les règles 11, 15, 16.1 et 17 peuvent s'appliquer et le semi-rigide doit être en position pour voir les faits décisifs. La façon dont le bateau derrière va s'engager, au vent ou sous le vent, va décider des deux scénarii possibles.



Le bateau derrière devient sous le vent. Jaune, qui navigue plus vite, devient engagé sous le vent de Bleu. Jaune acquiert la priorité et doit au début donner à Bleu la place de se maintenir à l'écart (règle 15). De plus, Jaune ne peut pas naviguer au-dessus de sa route normale (règle 17).

Les umpires l'anticipent et se déplacent vers l'avant pour juger si au moment où l'engagement s'établit, Jaune donne assez de place et si Bleu agit rapidement pour se maintenir à l'écart. Jaune ne pouvant naviguer au-dessus d'une route normale, la position au vent est la plus sûre.

Le bateau derrière devient au vent. Il n'y a pas de changement dans la priorité et Bleu peut lofer. Au moment où l'engagement se crée est sans importance et les umpires peuvent donc rester derrière pour surveiller l'écart entre les bateaux et juger des règles 11 et 16.1. Il est également plus important de voir quand un bateau au vent devient libre devant, et le changement de priorité, plutôt que de voir quand un bateau sous le vent devient libre devant.



Le bateau au vent, plus rapide, devient libre devant. Les umpires, qui ont surveillé l'écart, font la même manœuvre qu'en **A**, pour être bien positionnés si les bateaux se réengagent.

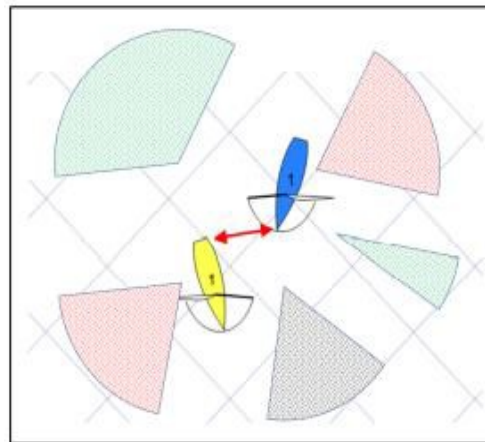
Le bateau au vent lofe pour rompre l'engagement. Pour obliger Bleu sous le vent à naviguer sur sa route normale, Jaune lofe pour rompre l'engagement puis abat. Les umpires se déplacent vers l'avant pour voir si l'engagement est rompu.

8.3.3 Croisement bâbord/tribord

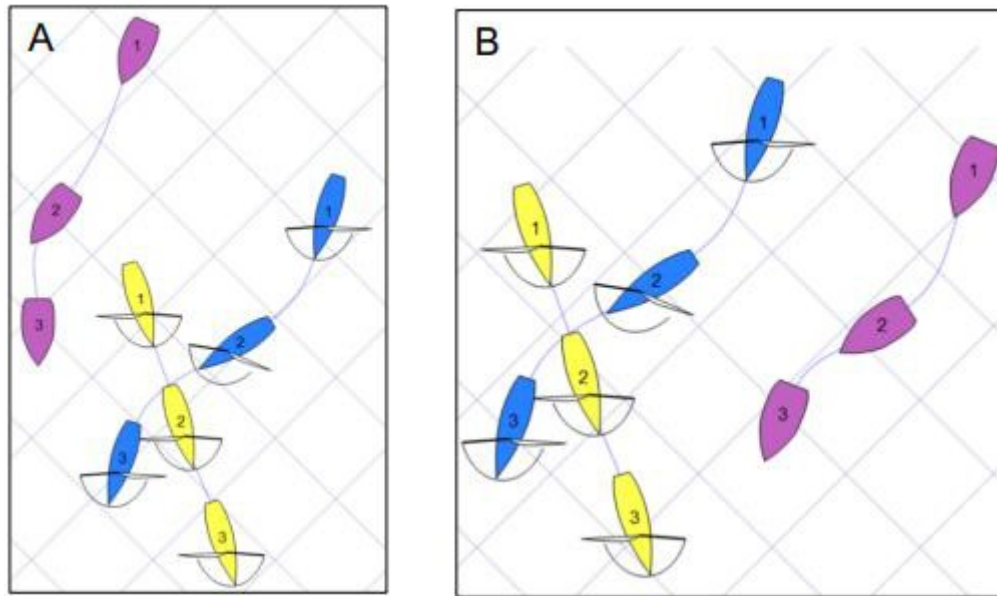
Si un bateau tribord croise devant un bateau bâbord, les umpires ont seulement besoin d'être positionnés pour voir un éventuel contact si bâbord estime mal sa route.

Le scénario le plus important est quand Jaune bâbord peut potentiellement croiser devant Bleu tribord. Les deux faits importants à voir par les umpires sont :

- I. la distance entre les bateaux (flèche rouge), et
- II. toute modification de route du bateau Bleu tribord.



Cela ne peut être vu depuis les zones rouges. La zone noire est encore pire car elle crée des vagues devant les bateaux. Le mieux est dans la zone verte à l'arrière gauche, d'où tout peut être vu clairement. La zone verte à droite peut être une solution si le semi-rigide est de ce côté, mais il faut être attentif aux vagues ainsi qu'à l'empennage de Bleu.



Parfois, le bateau tribord peut lofer pour tenter de convaincre les umpires que ce lof était nécessaire pour éviter un contact (une action appelée « Hollywood »). Spécialement avec les bateaux rapides, un lof va augmenter la vitesse du bateau, ce qui pourrait amener à la perception de la nécessité du mouvement. Pour juger correctement cet incident, il est crucial d'être capable de voir précisément la distance réelle entre l'étrave de Bleu et le coin du liston de Jaune et (en surveillant la barre de Bleu) le moment où Bleu modifie sa route.

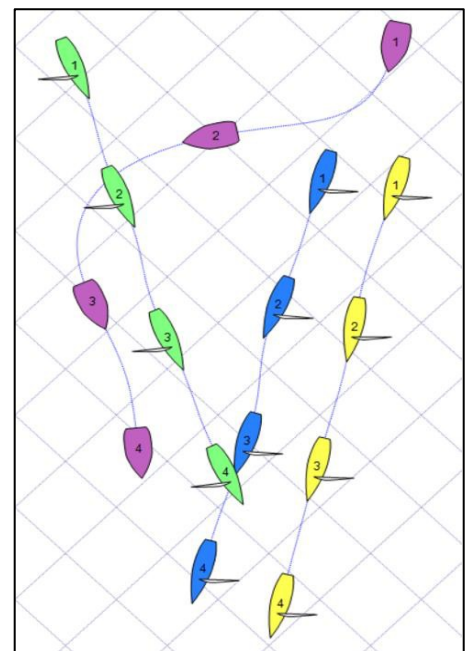
En **A**, les umpires se déplacent pour pouvoir voir clairement ces faits. Plus le semi-rigide est avancé et proche, plus le déplacement sera facile. En **B**, quand le semi-rigide est sous le vent de Bleu, les umpires sont susceptibles de se retrouver un peu plus loin, ce qui complexifiera le jugement de la distance entre les bateaux.

8.3.4 Macro positionnement

Le fait d'avoir plus de deux bateaux ajoute des contraintes au positionnement.

Le schéma montre un incident typique à 3 bateaux. Jaune et Bleu sont proches, et Vert a l'intention de croiser derrière eux. Si les umpires ne changent pas de position, ils vont perdre la vision de Jaune et Bleu pendant que Vert croise.

Quand les umpires sont certains que Vert va passer derrière Bleu et Jaune, et que Vert est un bateau inactif, ils peuvent se déplacer rapidement pour passer derrière Vert. Au début, ils ne vont pas aller trop loin, au cas où Vert empanne au dernier moment. Après le passage de Vert sur l'arrière, ils peuvent avancer pour avoir la micro position adéquate pour juger l'incident entre Jaune et Bleu.

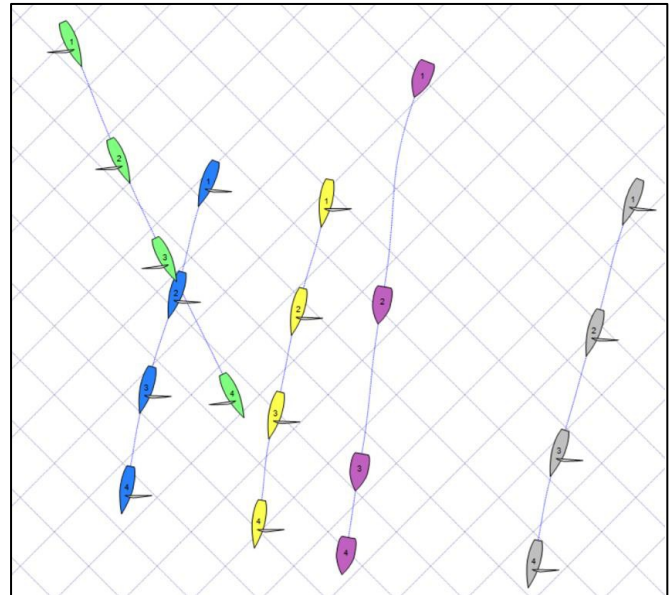


De cette façon, les umpires diminuent le temps pendant lequel Vert va leur bloquer la vue, diminuant le risque d'absence de vision.

Dans un second exemple, les umpires surveillent 3 bateaux, Bleu, Jaune et Gris, et il ne fait aucun doute que Vert est un bateau inactif qui va croiser derrière ces 3 bateaux.

Cependant, les umpires voient qu'ils sont en route de collision avec Vert et ne veulent pas le gêner.

Les umpires ne veulent pas passer derrière Vert car ils seraient trop loin de l'action. Les umpires vont donc avancer, devant les bateaux qu'ils surveillent et vont ensuite ralentir pour minimiser leurs vagues quand Vert croise derrière eux.



8.3.5 Interaction des umpires

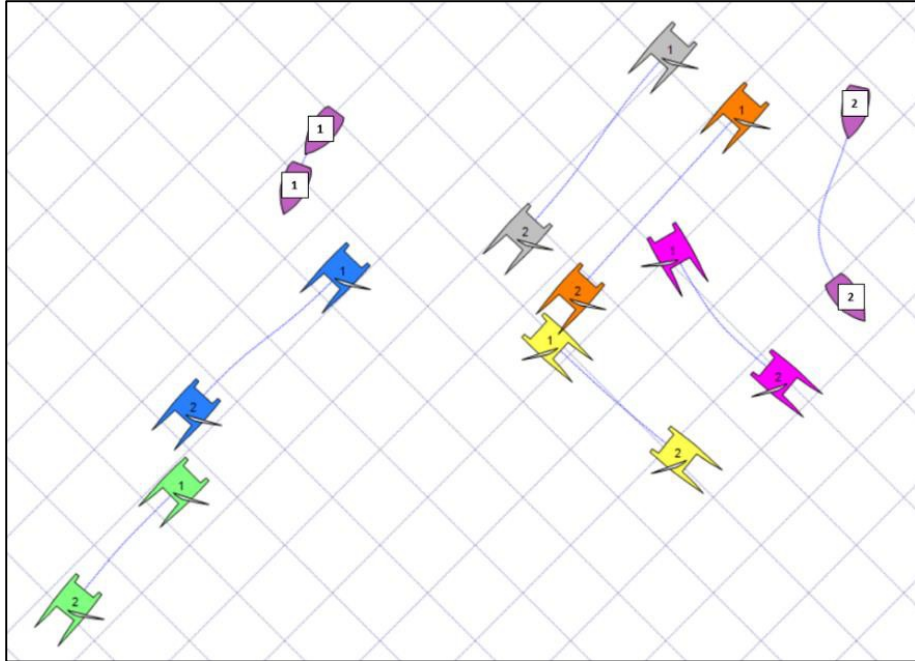
Il n'y a pas deux situations identiques, et les umpires doivent anticiper pour appliquer ces principes à chaque situation particulière, surtout quand ils jugent des bateaux rapides.

Sur un portant, 2 semi-rigides surveillent 3 bateaux, un en avant et une paire active. Le groupe de tête est plus en avant, et le semi-rigide 1 peut passer au vent de ce groupe sans gêner l'autre groupe qui est derrière.

Les umpires doivent anticiper la façon dont ils se déplacent quand les bateaux commencent à empanner. Ils doivent avoir conscience du fait que si Jaune ou Bleu empanne en premier, le semi-rigide 1 ne sera pas capable de suivre car cela signifierait qu'il ait besoin de croiser juste devant Rose.



Quand Jaune et Rose empannent tous deux, le semi-rigide 1 n'a pas besoin de suivre Bleu et Vert. Il est peu probable qu'ils deviennent une paire active. Les deux paires actives sont maintenant Gris et Orange, et Jaune et Bleu, qui le semi-rigide 1 ne peut pas gérer. Le semi-rigide 2 doit rapidement se déplacer pour suivre Rose et Jaune. Ce qui permet au semi-rigide 1 de ralentir et de suivre Gris et Orange.



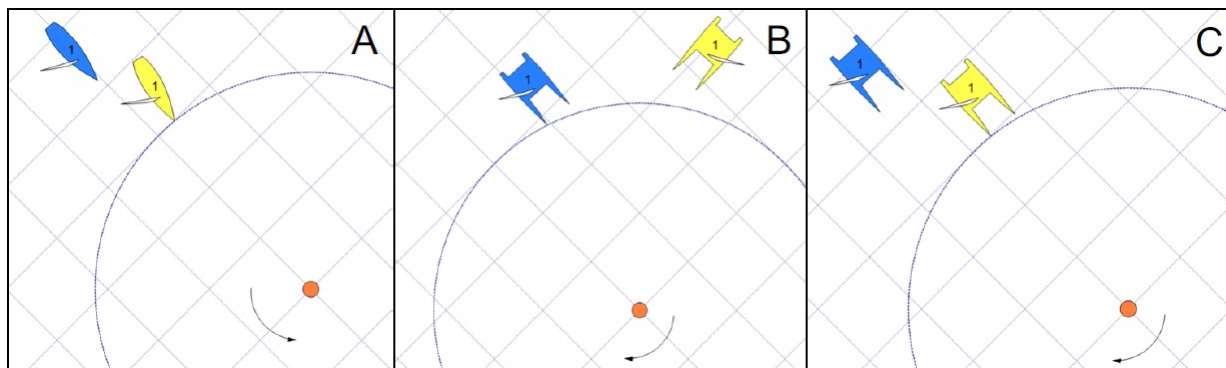
En interchangeant le semi-rigide qui couvre la paire active, les umpires conservent une micro position correcte pour tout incident potentiel et minimisent les vagues pour les bateaux en course.

8.4 Marques et portes sous le vent

A une marque sous le vent, il y a une probabilité de nombre d'incidents différents. Les umpires doivent savoir à l'avance les faits qu'ils ont besoin de voir pour décider de l'endroit où ils doivent se positionner.

Par exemple, en **A** et **B** ci-dessous, savoir s'il y a un engagement à la zone n'est pas utile puisque c'est le même bateau qui a droit à la place à la marque, indépendamment de l'engagement des bateaux. Ce qui est décisif est de savoir quand le premier bateau atteint la zone, car cela peut être quand un bateau tenu de se maintenir à l'écart obtient le droit à la place à la marque.

A l'inverse, en situation **C**, l'engagement est décisif puisqu'il détermine le bateau ayant droit à la place à la marque.



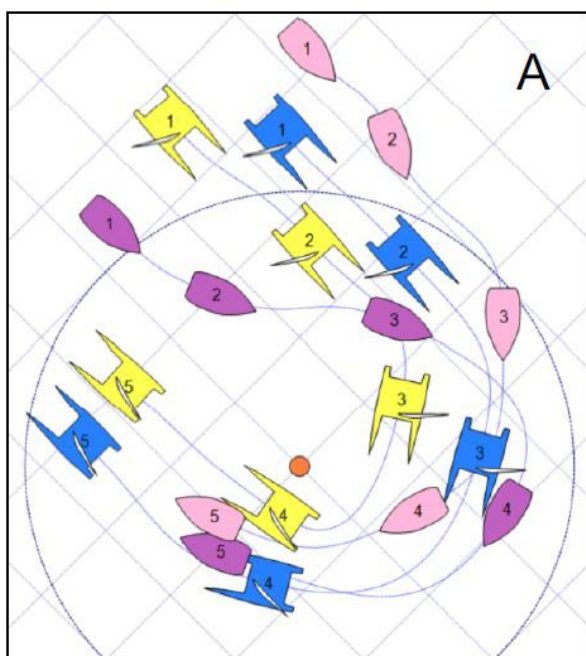
8.4.1 Micro et macro positionnement

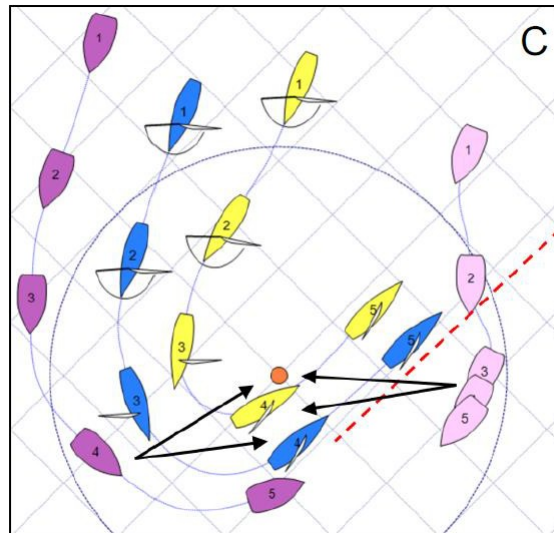
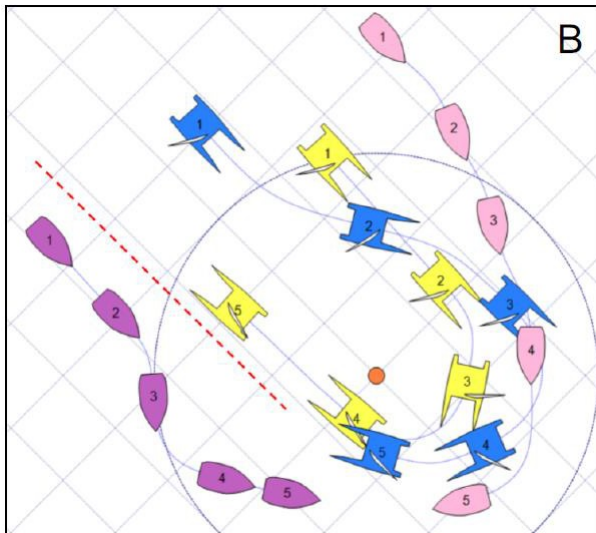
Quand ils surveillent les bateaux qui contournent une marque sous le vent, les umpires ont deux options de **positionnement** :

- I. **Intérieur** : les umpires contournent la marque derrière et du même côté que les bateaux (les deux semi-rigides en **A**).
- II. **Extérieur** : les umpires passent la marque du côté opposé aux bateaux et sont stationnaires quand les bateaux contournent la marque (semi-rigide violet en **B** et semi-rigide rose en **C**).

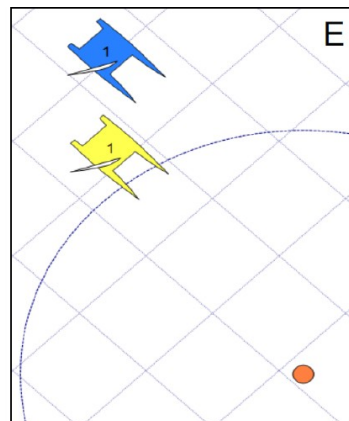
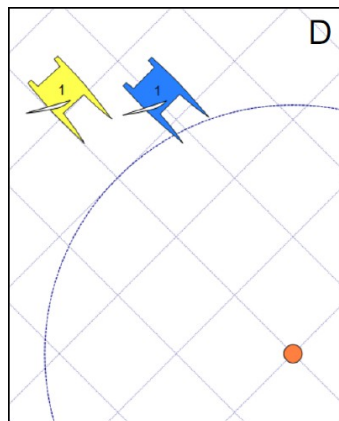
Un semi-rigide **extérieur** doit :

- a) Être sous le vent de la route au près des bateaux quittant la marque (la ligne pointillée rouge)
- b) si possible, se positionner en direction de la prochaine route, avant d'être stationnaire (pas sur le schéma).

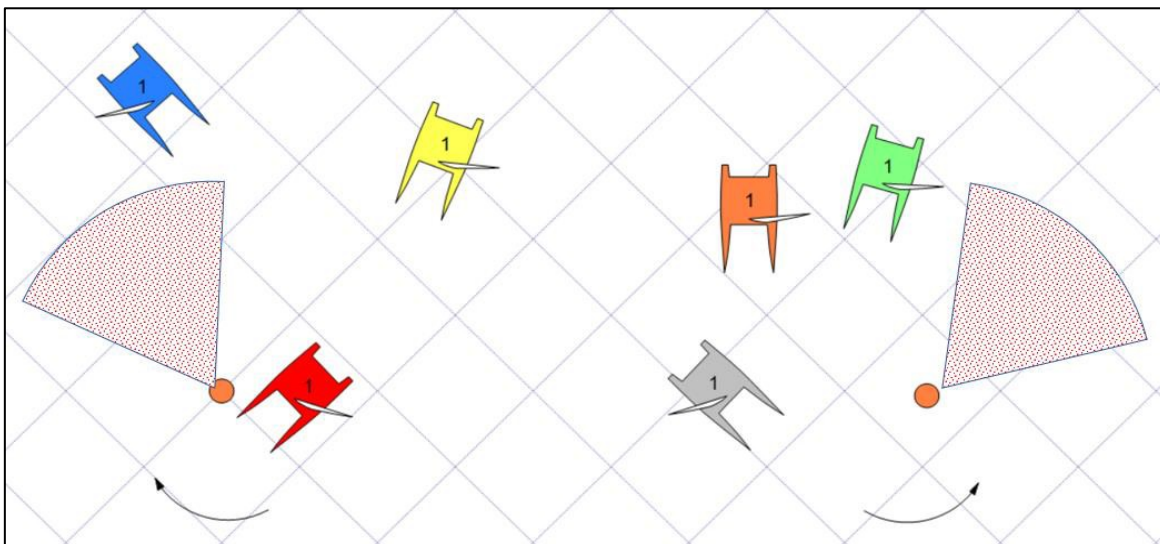




Normalement, il y aura un côté plus avantageux pour les bateaux. En **D** (marque à tribord) être au vent / derrière donne un meilleur angle de vue de l'écart entre les bateaux. En **E**, sous le vent / derrière est meilleur et le semi-rigide peut ensuite aller sur l'intérieur ou l'extérieur.



Aux marques de la porte, les zones rouges doivent être évitées. Elles sont dangereuses et n'offrent un bon angle de vue.



Le tableau ci-dessous propose un résumé des situations pour lesquelles les umpires doivent privilégier l'extérieur ou plutôt l'intérieur.

Situation	Position	Motifs
Bateaux rapides naviguant aux angles	Extérieur	L'intérieur peut être dangereux quand les bateaux arrivent sur bâbord et tribord à la zone.
Bateaux lents par petit temps	Extérieur	L'intérieur laisse un espace de manœuvre très réduit au semi-rigide. Surtout par petit temps, il faut éviter de faire des vagues.
Distance importante entre votre groupe de bateaux et le suivant	L'un ou l'autre	Aucune option ne gêne les autres bateaux.
Distance réduite entre votre groupe et le suivant	Extérieur - ou Intérieur	Ne gêne pas les autres bateaux, surtout à une marque ou porte sous le vent - Evite de croiser la route au près des bateaux précédents. Aller à l'intérieur doit être décidé suffisamment tôt.
Dernier groupe de bateaux	Intérieur	Pas de bateaux derrière. L'intérieur permet d'éviter de croiser les autres bateaux.

Section 9

Domage, instruction et réparation

9 DOMMAGE, INSTRUCTIONS ET REPARATION

Même si les annexes MR et UF réduisent nettement les formalités des instructions, il reste essentiel de suivre les procédures de ces instructions.

9.1 Réparation

La possibilité d'une réparation est très limitée selon l'Annexe MR. La règle MR1.2(e) supprime les règles 61.4(b)(1)(2)(3) et (5), ne laissant qu'une réparation selon la règle 61.4(b)(4). De plus, MR5.1 empêche toute procédure relative à l'action ou à l'inaction d'un umpire.

Il en résulte qu'il n'existe **aucune possibilité** de réparation pour :

- a) Une action ou omission incorrecte d'un comité ou de l'autorité organisatrice,
- b) Un dommage physique ou une blessure causés par un bateau enfreignant une règle du chapitre 2 ou un navire n'étant pas en course et qui était tenu de se maintenir à l'écart,
- c) Une action d'un autre bateau ou d'un équipier ou d'un accompagnateur de ce bateau qui a donné lieu à une pénalité selon la règle 2 ou à une pénalité ou un avertissement selon la règle 69
- d) Une décision incorrecte des umpires
- e) L'absence de décision des umpires (quand il aurait dû en avoir une), ou
- f) Une gêne par un semi-rigide.

Une réparation est possible seulement selon la règle 61.4(b)(4) pour avoir porté assistance à une personne ou un navire en danger. La nature de la course en flotte gérée en umpiring et les ressources et les bateaux officiels nécessaires à cette gestion rendent très improbable qu'une réparation puisse être réclamée selon cette règle. Cependant, si les conditions sont remplies, alors la réparation peut être accordée par le jury et sera régie par la règle 61.4(c) et (d).

Bien que les autres demandes faites par des concurrents ne puissent être satisfaites quand l'annexe MR s'applique, il est important de noter qu'un bateau a toujours le droit de demander réparation selon MR2.4(c). Un jury ne doit pas refuser d'entendre une demande pour la simple raison qu'il sait qu'elle sera vouée à l'échec - il doit tout de même mener une instruction et décider de la validité (une procédure qui risque de ne pas durer bien longtemps).

Pour demander réparation, un bateau doit héler le comité de course avant ou pendant l'envoi du pavillon B (règle MR2.4(c)) et le jury peut allonger ce délai s'il existe une bonne raison de le faire. Le bateau n'est pas tenu d'arborer un pavillon rouge. Le comité de course informe ensuite le jury.

Selon l'Annexe UF, UF5.2 précise comment un bateau demande réparation et UF5.10 précise quand une réparation est possible.

9.2 Course loyale

Avec les modifications apportées à la règle 61.4(b), il est primordial que le comité de course fasse en sorte que les courses soient équitables et qu'il vérifie que les résultats soient corrects (y compris les décisions d'OCS). Il n'existe aucune possibilité pour qui que ce soit - comité de course et umpires inclus - de corriger des erreurs par le biais d'une procédure de réparation après la course (même si le comité de course peut toujours agir selon la règle 90.3(c)), Classement.

Il peut être préférable que le comité de course annule une course plutôt que de laisser courir dans des conditions déloyales qui ne pourront être corrigées par la suite. Le chef umpire et le comité de course doivent donc se mettre d'accord avant toute procédure et discuter des problèmes concernant l'équité d'une course. L'équipe des umpires dans son ensemble doit comprendre comment communiquer tout souci et s'assurer de le faire en temps voulu.

9.3 Dommage ou blessure

Pour réclamer contre un autre bateau pour une infraction à la règle 14 si un dommage ou une blessure en a résulté, un bateau hèle le comité de course avant ou pendant que le pavillon B est hissé (règle MR2.4(b)/UF5.2(b)). Les umpires ne peuvent pas pénaliser sur l'eau une infraction à la règle 14, mais ils peuvent toujours pénaliser un bateau dans un incident pour une infraction aux autres règles du chapitre 2 ou à la sportivité.

Pour autant, le jury peut réclamer contre un bateau pour une infraction à la règle 14 quand il y a dommage ou blessure (règle MR5.5/UF5.4). Tout umpire peut, sur la base de ses propres observations ou suite à un rapport de toute source, informer le jury au sujet de cet incident et le jury peut alors réclamer selon la règle 60.1.

Cependant, un umpire ne doit pas informer le jury d'une infraction potentielle à la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure, et le jury de lui-même ne peut pas réclamer selon la règle 14 sauf en cas de dommage ou blessure.

Dans toute instruction, le jury doit décider de la pénalité pour une infraction à la règle 14. Si le dommage n'est pas sérieux, la règle 44.1(b) ne s'applique pas et toute pénalité effectuée au moment de l'incident selon la règle 44.1 est également une pénalité adéquate pour l'infraction à la règle 14.

Si le jury décide que l'infraction à la règle 14 n'a pas affecté le résultat de la course, la règle MR5.3(d) donne toute latitude au jury pour la pénalité. Si un bateau enfreint la règle 14 en causant une blessure ou un dommage sérieux, et que l'infraction a affecté le résultat de la course, le jury doit disqualifier ce bateau. Même si, selon l'Annexe UF, la règle 60.5 (UF5.8) est modifiée, le résultat est peu susceptible d'être différent.

9.4 Procédure d'instruction

Les umpires de la course peuvent être, ou ne pas être membres du jury. Même si les instructions sont improbables, il est essentiel que les umpires et le jury en discutent et s'entendent à l'avance sur le président et les membres qui vont conduire les instructions ou demandes de réparation à la fin de la course, ainsi que sur les procédures à utiliser pour conduire les instructions. Cela doit inclure :

- a) S'assurer que tous les umpires, qu'ils siègent dans le jury ou pas, connaissent les règles et procédures régissant les instructions selon l'annexe MR
- b) Désigner la personne qui fera le lien avec le comité technique pour tout problème de contrôle avant la course
- c) Où et quand les instructions se dérouleront, à la fois avant et après la course (et qui prendra cette décision)
- d) Confirmer la procédure du pavillon B avec le comité de course et préciser qui devra être informé par le comité de course en cas de réclamation d'un bateau à la fin de la course

- e) Identifier la personne qui prendra la décision de réclamer ou pas, pour le jury, suite à la réception d'un rapport
- f) S'assurer qu'une procédure est en place pour notifier les bateaux selon Q5.3(e)
- g) Comment les médias seront informés (a) de ce qui se passe et (b) des résultats des éventuelles décisions

La règle MR5.3(a)/UF5.7(a) indique que les réclamations ou demandes n'ont pas besoin d'être présentées par écrit. La règle MR5.3(c)/UF5.7(c) permet au jury de recueillir des preuves et de conduire l'instruction de la manière qu'il juge appropriée, ainsi que de communiquer sa décision oralement. Néanmoins, il est approprié de suivre la règle 63 et il est recommandé de rédiger toute décision dès que possible.

Section 10

Progression de l'umpire

10 PROGRESSION DE L'UMPIRE

Une équipe d'umpire compétents et consistants est importante pour le succès de la course en flotte. Le perfectionnement et la consistance sont de l'initiative de chacun et ce manuel a vocation à soutenir ce processus. World Sailing organise des séminaires et des clinics pour entraîner les umpires et les préparer à l'évaluation et à la qualification d'umpire international. Certaines autorités nationales (MNA) disposent de programmes nationaux pour les umpires et de supports de cours.

10.1 Evaluation d'un umpire

10.1.1 Personnalité d'un umpire

Un umpire a la responsabilité de prendre des décisions et de les signaler, sur des incidents, au moment où ils se produisent, et il doit donc être à l'aise et compétent pour prendre des décisions immédiates en accord avec les règles.

Un bon umpire est concentré, endurant, précis dans son observation. Un bon umpire sait écouter, il communique clairement et de façon concise, il reste calme et concentré face à des situations complexes.

Un umpire doit avoir de l'autorité et inspirer le respect, même si certaines décisions peuvent ne pas être correctes et influencer sur les résultats de la compétition. Il est respecté car il est clair, ferme et honnête, tout en étant ouvert et abordable. Les erreurs sont réduites en examinant et en analysant les incidents, et en ne laissant pas une erreur influencer l'impartialité ou la qualité du jugement par la suite. Un bon umpire est un bon co-équipier, bien organisé dans sa préparation, ponctuel, toujours à l'écoute et prêt à aider et à apprendre des autres.

10.1.2 Compétences et expérience d'un bon umpire

Un bon umpiring dépend de la bonne compréhension des responsabilités d'un umpire et de la concentration qui y est apportée. La précision du positionnement du semi-rigide, la connaissance des règles et le dialogue des umpires sont essentiels. Savoir réfléchir rapidement devant une situation dynamique, savoir décider, signaler la décision sans hésitation, tout cela aide l'umpire à garder le contrôle sur la course et à être prêt pour l'incident suivant. Avoir une conscience périphérique d'autres actions diminue le risque de surprises inattendues.

Un bon umpire possède l'expérience qui lui permet de savoir quels faits sont nécessaires pour appliquer une règle et prendre une décision. Cela permet un dialogue concis et pertinent. Le positionnement précis du semi-rigide est un prérequis à des décisions exactes ; un bon umpire sera un bon pilote de semi-rigide, capable à tout moment de conserver sa position ou de la reprendre rapidement.

Un bon umpire sera vu comme agissant de façon impartiale et juste à tous moments, sur l'eau et à terre, vis-à-vis des concurrents et de ses collègues umpires. Un bon umpire respecte la confidentialité et ne parle pas des incidents passés d'une façon qui pourrait porter préjudice aux décisions d'une future régata.

10.1.3 Auto-évaluation et auto-perfectionnement

Tous les umpires, indépendamment de leur expérience, doivent en permanence s'interroger sur leurs compétences et leur personnalité par rapport à ce qui précède, et doivent identifier les opportunités de s'améliorer. La répétition, au travers d'un umpiring fréquent et régulier, aide à augmenter puis à conserver les compétences et la cohérence d'un umpire.

Avant une régate, un umpire peut contacter le chef umpire ou un umpire expérimenté de l'équipe et demander une évaluation informelle. Plus le retour demandé est ciblé, plus l'umpire expérimenté pourra donner des conseils constructifs. Après une régate, un umpire peut s'auto-évaluer en reprenant les critères World Sailing des évaluations des umpires.

10.2 Postuler pour devenir umpire international

La Réglementation 17 de World Sailing et la Politique L3 définissent les exigences et le processus de candidature pour obtenir la qualification d'umpire international. Avant de postuler, un umpire doit avoir suivi un séminaire UI World Sailing et avoir passé le test des règles IU ainsi qu'une évaluation sur l'eau.

World Sailing n'a pas de qualification séparée pour l'umpire international course en flotte. Les critères de l'évaluation des compétences et les standards exigés sont les mêmes pour les umpires course en flotte, course par équipe et match racing, et de nombreux umpires sont experts dans plusieurs disciplines. Cependant, dans la mesure où les règles et les procédures diffèrent d'une discipline à l'autre, un séminaire, un clinic ou un test de règles seront ciblés uniquement sur une discipline.

10.2.1 Séminaires et clinics World Sailing ; évaluation de la performance de l'umpire

Un séminaire UI World sailing est organisé sur une régate et rassemble un certain nombre d'umpires expérimentés, de différents pays et avec un parcours qui leur est propre, qui aspirent tous à devenir UI. Dans cet environnement d'ateliers, ils ont la possibilité d'enrichir leur expérience et leur sensibilité.

Pendant un séminaire, les participants peuvent passer le test des règles IU et, pendant qu'ils arbitrent la régate, être évalués sur l'eau. S'ils échouent au test pendant le séminaire, ils peuvent le repasser séparément et l'évaluation pratique peut être refaite sur une régate future.

En revanche, un clinic UI est destiné aux umpires qui n'ont pas encore l'expérience pour passer l'évaluation UI. Un clinic est fait pour entrainer, pas pour évaluer. A la fin d'un clinic, un umpire saura comment arbitrer à un niveau UI et devra arbitrer sur suffisamment de régates pour augmenter son expérience et ses compétences jusqu'à un niveau lui permettant de participer à un séminaire et d'être évalué.

Le formulaire d'évaluation et les critères associés sont disponibles sur le site de WS sous « comment devenir arbitre WS ».

10.2.2 Comité des umpires internationaux et des officiels de course de World Sailing

Le sous-comité WS des umpires internationaux est chargé de développer les procédures d'umpiring et la formation, l'évaluation des umpires, et de faire des recommandations au comité WS des arbitres au sujet des nominations et renouvellements des umpires internationaux (Réglementation 17 de World / Politique L3).

Le comité WS des arbitres (règlementation 17.4) est chargé des nominations, renouvellements et suspensions des arbitres WS. Son rôle premier est de s'assurer que les standards adéquats et consistants sont appliqués dans toutes les disciplines d'arbitrage.

10.2.3 Programmes des umpires nationaux

WS encourage les autorités nationales à mettre en place des programmes pour les umpires nationaux, avec régates et ressources adaptées. La marche est haute pour accéder au niveau international et pour conserver sa qualification, un umpire international doit arbitrer des compétitions internationales du plus

haut niveau. Un programme pour les umpires nationaux peut développer, identifier et récompenser les umpires qui peuvent ainsi fournir un bon niveau d'arbitrage dans leur pays.

WS recommande que les documents utilisés pour entraîner les umpires dans un programme national soient en cohérence avec WS, que le formulaire d'évaluation et les critères de désignation soient les mêmes, avec le standard national moins élevé que le standard international. Cela permet de garantir le fait qu'une nomination nationale est une étape vers une future nomination internationale.

10.3 Améliorer ses compétences d'umpire

Chaque compétition arbitrée par un umpire est une opportunité d'apprentissage. Tous les umpires font des erreurs et les identifient généralement comme une piste de progression. Les umpires apprennent souvent plus des décisions où ils se sont trompés que des autres.

10.3.1 Progresser en équipe

Les compétitions offrent l'opportunité à l'équipe d'umpires de travailler ensemble et de s'améliorer en tant qu'équipe. Les débriefings en fin de journée pour l'équipe des umpires peuvent être très utiles pour identifier les points de difficulté. Les sujets de discussion potentiels peuvent comprendre le perfectionnement du plan de positionnement pour la compétition en question, les décisions intéressantes pouvant être partagées, et les questions fréquentes devant être communiquées à toute l'équipe.

10.3.2 Apprendre des incidents ; écrire des scénarii

Les umpires dans un semi-rigide doivent rapidement débriefer sur le positionnement du semi-rigide, sur le dialogue et sur les décisions, à la fin de chaque course. En cas d'incident pendant la course sur lequel la conversation n'a pas débouché directement sur la décision, ou s'il y a un peu de confusion au sujet de la bonne décision ou du bon signal, les umpires doivent se mettre d'accord les points à modifier pour la course suivante.

Une bonne façon d'apprendre d'un incident complexe, est d'écrire après la course un projet de décision, identifiant les règles applicables, les faits critiques, et si d'autres points étaient à prendre en compte, comme par ex un avantage ou la sportivité.

Penser également au dialogue des umpires nécessaire à la fluidité entre le dialogue et la décision exacte.

10.3.3 Arbitrer en fantôme

Un moyen moins stressant de s'entraîner ou de s'échauffer : arbitrer en fantôme une course arbitrée par d'autres umpires. Sans gêner, les umpires peuvent, sans être trop proches, suivre la course précédant la leur (ou juste une partie de cette course, par ex le pré-départ) et s'entraîner à dialoguer et à prendre les décisions.

10.3.4 Autres idées d'auto-progression

- a) Arbitrer sur l'eau d'autres disciplines (match racing, course par équipes, etc ...)
- b) Coacher les coureurs
- c) Rédiger les décisions et les soumettre en tant que RRC (rapid response calls)
- d) Faire des compétitions différentes (habitables, voile légère, médal races)
- e) Faire plus de compétitions de « petit niveau » (avec moins de ressources, donc plus de challenge)

f) Tutorer d'autres umpires

10.4 Entraîner les nouveaux umpires pendant la régate

Les équipes d'umpires doivent comprendre un mélange d'umpires expérimentés et moins expérimentés. La précision du dialogue est souvent un challenge pour les nouveaux umpires, comme l'application de la règle et le positionnement du semi-rigide. Il est important que les umpires expérimentés de l'équipe aident les nouveaux et les conseillent, tout en continuant à assurer un bon arbitrage pour les coureurs.

Un fonctionnement qui s'est avéré positif : pour commencer, l'umpire expérimenté est le pilote de toutes les courses, le nouveau est le copilote, responsable de la moitié du dialogue et du signal des décisions. Quand le dialogue atteint un niveau satisfaisant, le nouveau peut alors commencer à piloter.

Dialogue : établir ce que l'on voit de façon claire, concise, pertinente et avec les mots précis, tout cela nécessite de la pratique et est plus facile pour certains que pour d'autres. C'est encore plus difficile quand les bateaux enchainent rapidement les manœuvres l'un contre l'autre. La meilleure option pour s'habituer à la structure du dialogue et aux mots à utiliser est lorsque les incidents ne se produisent pas. C'est pourquoi les deux umpires doivent continuer à dialoguer même si aucun incident ne se produit.

Application des règles : Un nouveau peut avoir besoin de temps pour maîtriser la bascule entre l'accord sur une prise de décision dès qu'une règle est enfreinte. L'umpire expérimenté doit au début prendre le lead et proposer la décision « pénalité sur X, tu es d'accord ? » « pas d'incident, tu es d'accord ? ».

De l'importance de la répétition : quand l'umpire expérimenté pilote, le nouveau doit voir un positionnement répétitif et cohérent et l'angle de vue des incidents. Le nouveau peut se concentrer sur l'amélioration du dialogue tout en se familiarisant à la position et à l'angle de vue nécessaires pour voir les incidents. Après une journée entière, un umpire débutant doit avoir pu développer un dialogue umpire cohérent et être prêt à piloter.

Former deux débutants : si les ressources le permettent, l'alternative suivante permet d'accélérer la progression des débutants : l'umpire expérimenté emmène deux débutants avec lui, en encourageant leur dialogue avec les questions ci-dessus, en s'assurant que leurs décisions sont judicieuses et en débriefant rapidement entre les courses.

Au début, l'umpire formateur doit conduire. Un débutant dont le dialogue est bon peut ensuite prendre le relais. Cela permet à un débutant de conduire, tandis que le dialogue est assuré par l'autre débutant et le formateur.

Section 11

Documents de référence

11 QUELQUES AUTRES DOCUMENTS DE REFERENCE

11.1 Documents sur la page des Umpires Internationaux de World Sailing

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

Le manuel des umpires pour le team racing de World Sailing (*version mise à jour : 2025*)

Le manuel d'umpire pour le team racing fournit des informations pertinentes pour tout arbitrage. Les règles d'arbitrage du team racing sont très similaires à celles du fleet racing, donc une grande partie de ce manuel est également utile aux umpires de course en flotte.

Le manuel des umpires pour le match racing de World Sailing (*version actuelle : 2025*)

Le manuel d'umpire pour le match racing est une ressource utile pour guider le bon plan de positionnement pour arbitrer deux bateaux, appelé en course en flotte « micro-positionnement ».

Le guide World Sailing sur la mauvaise conduite (*version actuelle : 2021*)

Ce document fournit le meilleur guide sur ce qui doit ou peut être considéré comme des atteintes à l'esprit sportif, sur la manière dont les umpires doivent les évaluer et sur les actions qu'ils doivent entreprendre.

Document sur les rôles, qualifications et compétences des officiels de course (RQC)

Ce document est publié annuellement par World Sailing et définit les exigences pour devenir Umpire International de World Sailing.

11.2 Documents de règles

Les Règles de Course à la Voile, les livres des Cas et des Call.

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

La dernière version des Règles de Course à la Voile s'y trouve, ainsi que toutes les corrections publiées. Un guide d'étude y est également disponible pour clarifier les changements par rapport à la version précédente des règles.

Les Call Book pour le match racing et le team racing

Les call books du team et du match racing fournissent aux umpires des orientations faisant autorité sur la manière d'appliquer les règles dans des incidents typiques sur l'eau. Chaque call présente un ensemble de faits, indique comment les règles s'appliquent à cet incident et précise l'annonce que l'umpire doit faire. Les incidents en course en flotte sont similaires à ceux du team et du match racing, et même si ces calls ne font pas autorité en dehors de leur discipline, ils sont très utiles pour la course en flotte.

Réponses Rapides et Calls

Les rapid response calls, comme leur nom l'indique, sont publiés rapidement après qu'une question a été soumise par un Umpire International. Ils suivent le même format que les calls publiés, mais ne sont valables que jusqu'à une certaine date (indiquée sur le call lui-même). Après cette date, ils sont soit intégrés aux call books principaux, soit laissés à expiration.