

COMPTE RENDU FORMATION CONTINUE UMPIRE

13 et 14 janvier 2024 (début samedi 10h30, fin dimanche 16h00)

Liste présents : 13 + 2 (formateurs)

Noms
BOUYOUKAS Jean
BURGI Adrienne
BORNES Jean Claude
BREGEON Laurent
CHENEBAULT Alain
CORDONNIER Jean Pierre
DELBART Bernadette
DUCARROIR Christophe
GRIDEL Thibault
PARIAT Monique
PERONNEAU Yoann
MARTIN Jacques
VERNIEST Baptiste
POIREY Thierry
GOMEZ Philippe

1. PROGRAMME

SAMEDI

Programme prévisionnel formation continue 2024 Maison du Handball				
	JUG SAMEDI	CT SAMEDI	UMP SAMEDI	CC SAMEDI
9H30/10H00	Accueil des participants			
10H00/10H15	Mot du président de la CCA et Organisation du weekend			
10H15/11H15	Lutte contre les violences et incivilités - BM			
11H15/11H30	PAUSE			
11H30/13H00	Correction du test - FC	Correction du test	Correction du test	Correction du test
13H00/14H00	REPAS			
14h00 14 h 45	L'arbitrage des nouveaux supports à foils - DF/			
14 H 30 - 16 H	Gestion des demandes de réparations/ sécurité accompagnateurs	Gestion des demandes de réparations/ sécurité accompagnateurs	- Retour expérience IU et perso avec exemples de cas vécus intéressants - Mise à jour des documents officiels WS et CCA - Dialogue et positionnement "idéal"	Gestion des demandes de réparations/ sécurité accompagnateurs
16H00/16H15	PAUSE			
16H15/18H15 rotation 2 groupes : CC UMP puis CT JUG	Étude de cas	Correction du test	Travail sur positionnements et dialogues avec support vidéos en MR et course en flotte => dialogue et positionnement "idéal"	Correction du test
	Qualité relationnelle - MP			
18H15/19H00	Information diverses Réponses aux questions			
19H00	APERITIF ET BUFFET			

DIMANCHE

DIMANCHE				
	JUG	CT	UMP	CC
	DIMANCHE	DIMANCHE	DIMANCHE	DIMANCHE
9H00/10H30	•Questions soumises par les participants • annexe SD et le positionnement . Questions/Etude de cas - CS	Div 240 évolutions RSO 2024/2025 Vie des classes	"Les différentes variantes d'arbitrage direct et semi-direct Points clés différences entre arbitrage " • Les positionnements en flotte	arbitrage Flotte collective/ partagée
10H30/10H45	PAUSE			
10H45/13H00	Jury décisions - /Etude de cas	Vie des classes	"Travail sur positionnements et dialogues avec support vidéos en MR et course en flotte => dialogue et positionnement ""idéal""	Rôle et relation avec un directeur de course FFVoile Délégué technique FFVoile suite correction test
13H00/14H00	REPAS			
14 h 00 14 H 10	questionnaire de satisfaction			
14H00/14H45	Faits Conclusions - CS/BC	Les championnats	"Différents tests sur arbitrage direct et semi direct (docs Corinne) Test flotte sous forme d'exercices "	fin correction test
14H45/15H30	• RCV 69 • Etude de demande de			documents types directives et recommandations
15H30/16H00	Bilan - Clôture			

2. **Correction du test national « MR » umpire passé sur la plateforme avant cette formation.**
Thierry modifiera quelques libellés...

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

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

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

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

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

Depuis 2023, une nouvelle page Match Racing est disponible sur le site FFVoile qui regroupe tous les Championnats de France MR avec des documents didactiques en plus des documents de course :

<https://match-racing.ffvoile.fr/>

4. **QUELQUES CAS RAPPORTES AU GROUPE PRESENT et rappel de cas issues de la formation continue janvier 2023 :**

- Suite à un Y d'un bateau A, si une pénalité est effectué immédiatement par le bateau B, avant l'affichage des umpires
=> répondre pavillon Vert bien que le bateau effectue sa pénalité tout seul (spécifique Match Race)
- Si Bleu a déjà une pénalité en suspens sur une phase de départ par exemple. Si il enfreint une autre règle nécessitant 2 pénalités, la procédure :
 - Pavillon Bleu et Noir en même temps
 - Ou
 - Pavillon Bleu + pavillon Bleu et Noir en même temps

c) En cas d'incident avec infraction pas vu par les umpires mais observé par l'aile en qui les umpires ont confiance, il est possible d'afficher la décision. Attention lors d'une épreuve à l'étranger, il serait prudent de poser la question au Chief Umpire s'il valide ou pas cette procédure...

d) **En cas de dommage sans infraction** (exemple vidéo avec un 49er passant au vent d'un autre 49er sous le vent, les 2 bateaux navigant sous spi : le bateau au vent se maintient à l'écart et le bateau sous le vent part en contre gîte sans modification de route => le spi du bateau au vent est déchiré par la tête de mât du bateau sous le vent.... !!!!!)

Selon la RCV 62.1, il est impossible de donner une réparation au bateau avec son spi déchiré.

[Lien Youtube](#)

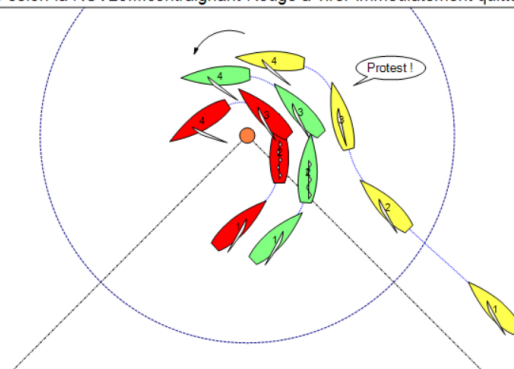
e) Approche de la marque au vent avec 3 bateaux, dont 2 virent dans la zone....

FAITS ETABLIS : Rouge et Vert engagés rentrent dans la zone en bâbord. Jaune navigue sur sa lay line en tribord. Rouge et Vert virent en même temps autour de la marque. Jaune lofe au-delà du près pour éviter le contact avec Vert. Jaune réclame en position 3.

Proposition pour aide à la décision d'arbitrage : Rouge respecte la RCV 18.3 (classique) si en l'absence de Vert, Jaune pouvait passer la marque sans avoir besoin de lofer au-delà du plus près pour éviter Vert. Vert enfreint la RCV 18.3 => pénalisation. Dans le cas contraire, Vert et Rouge seraient tous les deux pénalisés pour infraction à la RCV 18.3.

En résumé, Vert est le bateau le plus en danger !

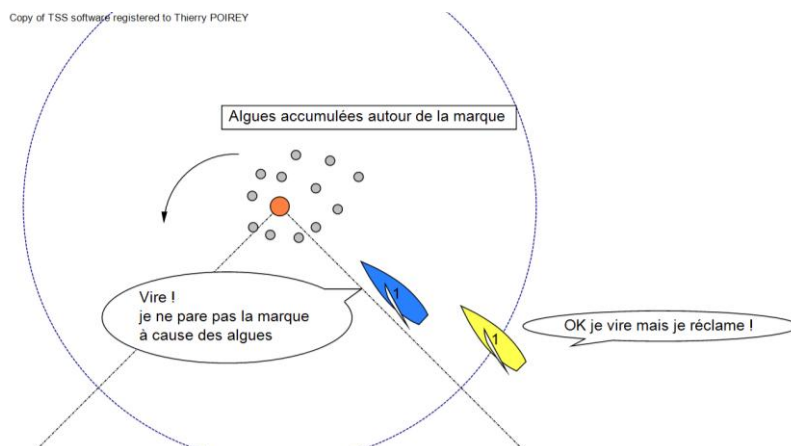
Vert peut malgré tout faire appel à la voix vers Rouge selon la RCV20....contraindant Rouge à virer immédiatement quitte à ne pas parer la marque...



f) **Approche d'une marque avec obstacle type algues**

L'appel de Bleu pourrait être justifié si il doit modifier sa route de façon substantiel, c'est à dire plus de 5° (cf. jurisprudence). Dans le cas contraire, si il peut passer « l'obstacle » simplement en abattant, il ne peut invoquer la RCV 20. Dans tous les cas, Jaune recevant l'appel doit répondre et éventuellement réclamer pour infraction à la RCV20.

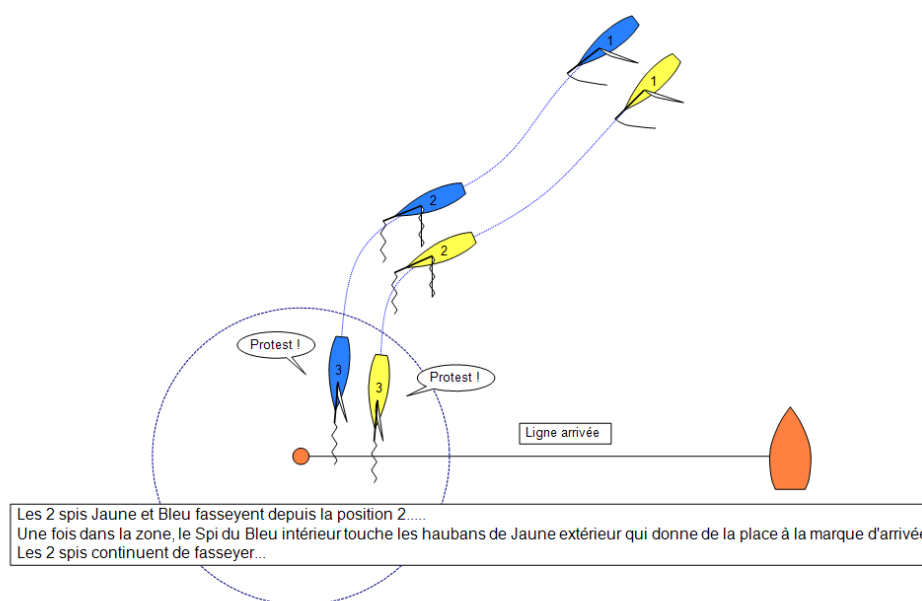
Nota : attention également à la dernière phrase RCV 20.1 « De plus, il (Bleu) ne doit pas héler si l'obstacle est une marque et qu'un bateau (Jaune) qui la pare serait tenu de modifier sa route en conséquence de l'appel à la voix ».



- g) **Approche vers la ligne d'arrivée** avec contact du spi de Bleu intérieur sur Jaune extérieur lors du franchissement de la ligne d'arrivée (dans la zone)

Dans les 2 cas où Jaune donne de la place à la marque :

- Si depuis la position 2 c'est-à-dire hors zone avec les 2 bateaux qui lofent avec les 2 spis qui faseyent et continuent de faseyer en franchissant la ligne => pénalités aux 2 bateaux RCV 11 et 18.2 (b) car aucun spi n'est en position normale. (Voir définition *Place dans la définition Place à la Marque*)
- Si seul le spi de Bleu faseye et entre en contact sur un élément du bateau Jaune extérieur => pénalité Bleu RCV 11.
- Voir WS Cas 91



h) RCV 19/ RCV 18 phase départ

Attention à la décision des umpires « les bateaux sont-ils ou non sur le point de prendre le départ ? »

Premier cas : environ 2 minutes avant de prendre le départ

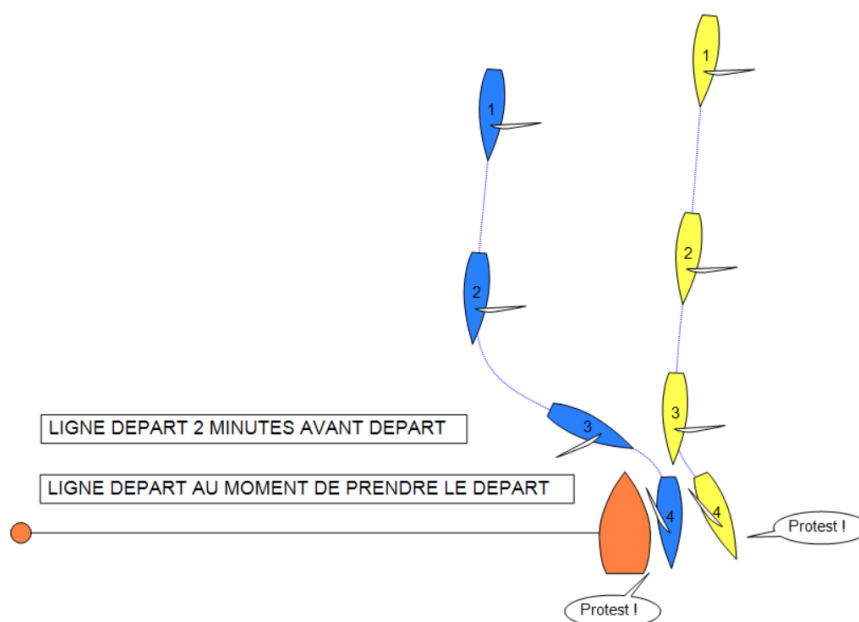
Au moment où Bleu obtient l'engagement à l'intérieur juste après la position 2, Jaune prioritaire ne montre pas clairement de quel côté il passe l'obstacle... Par conséquent, dans le schéma ci-dessous, Jaune en position extérieure est capable de donner de la place à l'obstacle à Bleu selon la RCV 19.2.(b)

En revanche, dans le cas où Jaune passerait plus clairement sur le côté bâbord du comité (face au vent), Bleu doit se maintenir à l'écart et ne peut s'engager en position 3.

Deuxième cas : les 2 umpires sont d'accord que les bateaux s'approchent de la ligne pour prendre le départ.

Par conséquent, le comité devient une marque. La RCV 19 ne s'applique plus Cf. 19.1

Bleu enfreint « notoirement » le préambule de la Section C « Aux marques et Obstacles » RCV 18



5. REMARQUES SUR POSITIONNEMENT

- a) **Présentation résumée avec les essentiels et donc les « interdits » du positionnement en flotte.**
 Doc résumé de Arnaud Mante [Lien Dropbox](#)

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

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

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

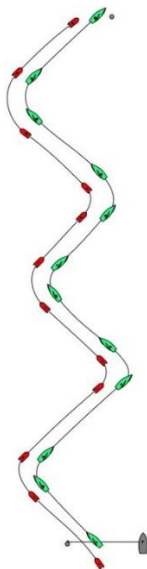
Dans ce schéma, l'adversaire reste au même niveau de progression.

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

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

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

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



6. TRAVAIL SUR LE DIALOGUE

- a) Avec les supports vidéos de Philippe Gomez, les umpires en duo (comme sur l'eau) devaient se prêter au jeu du dialogue en direct. Travail avec 3 ateliers offrant la possibilité de répéter les situations.
- b) Même si le vocabulaire employé pour une même situation (cf. passage de marque) peut varier légèrement entre arbitres de haut niveau international, il est bon de s'accorder entre les umpires avant les matches sur le vocabulaire compris par chacun des umpires.
- c) Suite à ces exercices (samedi et dimanche), il est noté :
 - des différences importantes en qualité de dialogue (en partie normal car des stagiaires umpires étaient invités)
 - un manque ou un flou dans les moments importants de l'information essentielle voire capitale qu'il faudrait annoncer (exemple type début du virement, fin empannage, zone, etc.)
 - même si le vocabulaire employé pour une même situation (cf. passage de marque) peut varier légèrement entre arbitres de haut niveau international, il est bon de s'accorder entre les umpires avant les matches sur le vocabulaire compris par chacun des umpires.
 - Lors des contournements de marque avec plusieurs bateaux, il est vivement conseillé de définir dans l'ordre les bateaux qui sont situés de l'intérieur vers l'extérieur... (remarques 2023)
 - Dans le même ordre d'idée, être très clair sur le moment quand la RCV 18 s'allume « ON » et s'éteint « OFF »

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

[Lien Dropbox](#)

Le sujet suivant n'a pas été abordé faute de temps et que le document a déjà été travaillé en partie par les umpires présents

8. MISE EN PLACE D'UN TABLEAU RECAPITULATIF SUR LES DIFFERENTS TYPES D'ARBITRAGE (Direct et Semi-direct)

Document Excel proposé par Thierry P et complété par une partie du groupe présent en 2023.
Voir « Variantes arbitrages direct et semi direct »

[Lien Dropbox](#)