

REMARQUES DIVERSES

Stage FPC Umpire national ENV du 5 au 7 novembre 04

Préambule : ce bilan du stage se présente sous la forme d'une compilation des différentes remarques ou questions, soit des coureurs ou des arbitres présents.

Rédacteurs : Thierry Poirey, Marc Bouet, Philippe Gomez

PROBLEME DE LA GESTION DU PAVILLON ROUGE OU DE LA DOUBLE PENALITE

Voir Call MR 31, MR 36.

Tout d'abord, dans l'annexe C des nouvelles règles 05-08, la règle C 8.3 autorise dorénavant les umpires à pénaliser avec un pavillon rouge même en l'absence de réclamation d'un concurrent. (alors que cela était nécessaire sous les anciennes règles)

Comme on s'en aperçoit dans le Call MR 31, les situations propices aux pavillons rouges de la part des umpires se présentent dans les scénarios classiques du type :

- En approche de la ligne de départ pour prendre le départ.
- Sur les passages de bouée au vent et sous le vent.

En dehors de toute considération tactique, les umpires doivent s'alerter sur la probabilité de pénaliser avec le pavillon rouge en prenant en compte les éléments suivants :

- Les bateaux sont très proches ou à l'extérieur de la ligne.
- Le timing nécessite de perdre beaucoup de temps notamment pour le bateau devant.
- Les équipages semblent très agressifs sur les approches de bouée.

Et selon le Call MR 31 :

- La situation se préparait depuis un certain laps de temps au lieu de se produire soudainement.
- L'infraction à la règle peut se traduire par un avantage tactique pour remporter le match.
- L'infraction ne semble pas une simple erreur de jugement de l'équipage.

La question générique est la suivante :

Est-ce que le bateau qui était en désavantage, prend l'avantage en enfreignant une règle ?

Le Call MR 31 propose de jouer comme avec un curseur sur l'intensité de la pénalité à infliger. Rappelons que l'objectif de pénalité rouge est au minimum de restaurer les positions initiales avant l'infraction. La règle C 6.5 (b) stipule que le pavillon rouge doit être utilisé quand un bateau a obtenu le contrôle en conséquence d'une infraction à une règle.

Le pavillon rouge permet de juger immédiatement de l'effet de la pénalité. Les umpires ont ainsi la possibilité de pénaliser une deuxième fois toujours avec le pavillon rouge, et cela jusqu'à ce que les bateaux reviennent au « contact ».

La double pénalité est sans aucun doute plus sévère. Elle sera légitime lorsque les umpires sont certains que les conditions justifiant la pénalité supplémentaire aient été remplies (soit pour un avantage obtenu, soit en cas d'infraction délibérée). En effet, le fautif aura dans tous les cas à gérer une deuxième pénalité avant de finir sa course.

Attention à la règle C 7.2 (e) : Rappelons que le pavillon rouge ne doit pas annuler une pénalité en suspens éventuelle de l'adversaire.

ANNULATION D'UNE COURSE

Dans le cas où suite à un dommage les umpires doutent sur la possibilité que le ou les bateaux puissent finir le reste de la course en toute sécurité et équité, l'annulation dès que possible par le Comité de Course (Pavillon N), permet de rejouer le match en toute sérénité.

QUAND REpondre EN TANT QUE BATEAU NON PRIORITAIRE suite à l'acquisition de la priorité par l'adversaire ?

Exemples de situations : engagement de derrière à sous le vent, ou virement de bord sous le vent ou devant, ou empannage en tribord amure,...

Règlementairement parlant, il vaut mieux répondre immédiatement lentement que de répondre un peu tard et à fond. (Cf Philippe Gomez)

En effet, la « protection » de la règle 15 ne s'active que si il y a une action au moment de l'acquisition de la priorité par l'adversaire.

RAPPEL sur la notion de fin d'empannage

La règle 13.2 dans l'annexe C du match racing précise bien que l'empannage est fini lorsque la grand-voile est pleine. Attention, il arrive souvent que la grand-voile ne soit pas encore pleine, alors que le bateau est déjà très angulé sur le nouveau bord. Ces cas là sont classiques dans le petit temps où lorsque le bateau empanne juste sous le vent de son adversaire lors des circlings.

Nota : l'usage est de ne pas considérer la dernière latte forcée du haut ou dans les cas des voiles entièrement lattées, le tiers du haut.

REGLE 19 : modifications

Il est maintenant possible de heler au plus près ou **au delà du plus près**. Cette « ouverture » au-delà du plus près permet de résoudre des situations critiques, notamment lors des départs lorsque le bateau qui souhaite virer lofe souvent au-delà du près à l'approche de l'obstacle.

Deuxièmement, la nouvelle rédaction restreint très clairement la possibilité de heler aux seules situations relevant de la sécurité. En clair, une pénalité selon la règle C 8.3 (b) peut-être donnée par les umpires si ils jugent qu'un concurrent n'avait pas à utiliser cette règle, car les conditions ne s'y prêtaient pas.

Rappelons que la règle C 2.7 exige du barreur des appels à la voix et des signaux très clairs, ce qui, avouons le, n'est pas toujours le cas.

ESCAPE ROUTE

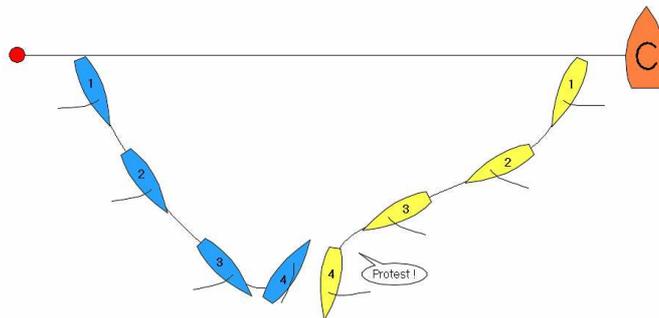
On ne peut pas dire que le bateau non prioritaire doit systématiquement choisir la bonne « escape route » face à un bateau prioritaire.

En même temps, on ne peut pas l'autoriser à prendre des routes générant des situations critiques.

Afin d'obtenir la meilleure réponse à ce dilemme, la question essentielle à se poser est la suivante :

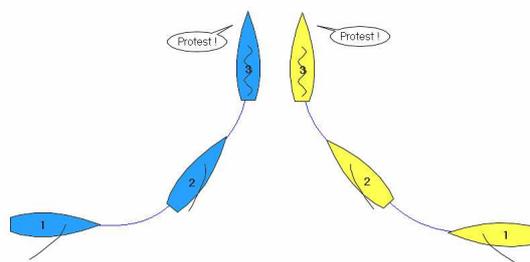
Qui a créé en premier la route de collision ? Dès lors, le non prioritaire devra plutôt prendre une route qui l'éloignera de son adversaire.

Situation avec de l'angle entre les routes des deux bateaux :



En position 3, les 2 bateaux en route de collision. **Bleu a une trajectoire passant sous l'étrave de Jaune.** Par conséquent, le lof de Bleu le rapproche encore plus de Jaune, ce dernier étant obligé d'abattre pour éviter la collision. Le risque de pénalité est ici plus fort sur Bleu.

Situation avec des routes « face à face » :



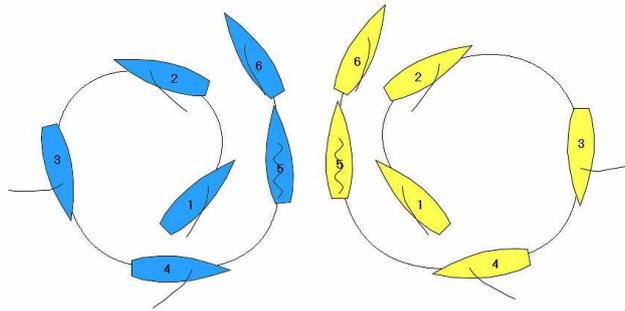
Sur ce type de situation, Jaune ne montre pas clairement « l'escape route » à prendre. Bleu peut donc choisir de lofer ou d'abattre, et les umpires doivent accepter ce choix. Seul le timing de déclenchement et l'amplitude de la manœuvre sont à considérer.

Circling opposé en continu sur plusieurs tours

Tant que les 2 bateaux tournent en « symétrie » (empannage et virement simultanés), le Bleu non prioritaire s'écarte du Jaune prioritaire. Ce dernier le chasse toujours mais en lui laissant une solution pour s'écarter en position 3, 4, 5.

Cependant, il faudra être très vigilant si le Jaune obtient sa priorité tribord amure avant que le Bleu empanne en bâbord non prioritaire. Dans ce cas, Bleu perd l'avantage de la règle 15 (transition).

De même, voir la première remarque ci-dessus sur le décalage de la route de collision. En position 4, Bleu est-il en dessous ou au dessus de Jaune par rapport au vent ?

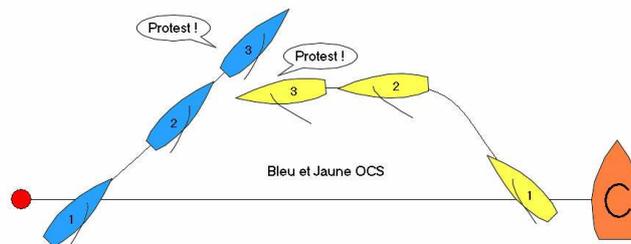


RETOUR SUR LA LIGNE (OCS)

Jaune tribord devient non prioritaire dès qu'il navigue vers le côté pré départ en position 2, donc sous la parallèle à la ligne de départ.

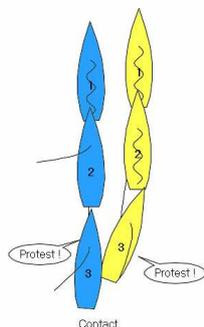
Règle 20.1 : « un bateau naviguant vers le côté pré départ de la ligne de départ.....doit se maintenir à l'écart d'un bateau **qui ne fait pas de même** »

Décision : Pavillon vert.



SITUATIONS ARRÊT FACE AU VENT

Après un dial up, il arrive que les situations se compliquent au-delà du Call Ump 5, que nous vous invitons à relire !



Position 1 : Bleu prioritaire sous le vent de Jaune non prioritaire.

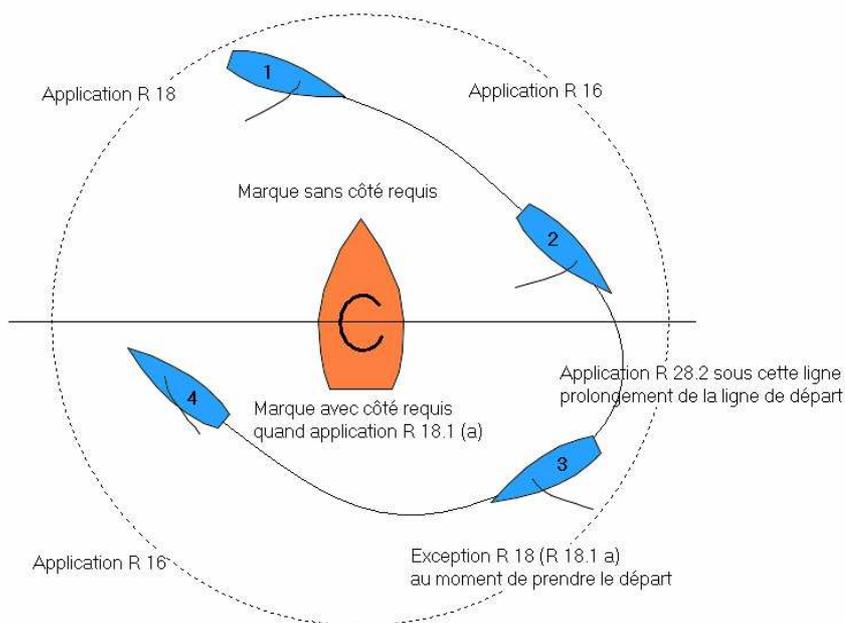
Position 2 : Bleu non prioritaire recule au moyen d'une voile à contre (R 20), pendant que Jaune reste face au vent.

Position 3 : Jaune commence à virer et devient non prioritaire également (R 13), pendant que Bleu continue de reculer (R 20).

Bleu sera pénalisé car la R 20 stipule qu'un bateau qui recule au moyen d'une voile à contre doit s'écarter d'un bateau qui ne fait pas de même, (donc qui ne recule pas également au moyen d'une voile à contre)

Dans ce cas, la Règle 20 est prépondérante à la Règle 13.

SYNTHESE DE LA NOTION D'OBSTACLE OU DE MARQUE AUTOUR DU BATEAU COMITE DE COURSE



POSITIONNEMENT

Voir document joint TSS (pdf)

RAPID RESPONSE propositions et réponses

Voir documents joints :

Pour les deux cas proposés, le panel du jury responsable des « Rapid Response » a simplement répondu que nos questions, telles qu'elles étaient présentées, ne justifiaient pas une délibération écrite et validée.

Voici quelques éléments de réponse par Philippe Gomez.

Premier cas : Empannage autour du comité de course

Dès que bleu en position 3 s'approche pour prendre le départ, la règle 18 s'éteint. Jaune ne doit pas rentrer à l'intérieur s'il est possible de lofer derrière (comme précisé dans le cas soumis). La règle 18.2 (b) du début de situation disparaît. Si le jaune ne peut pas lofer derrière, bleu doit donner de l'eau en respectant la règle 16 (avant le signal de départ R 18.2 (d))

Deuxième cas : Passage bouée sous le vent

Les deux bateaux enfreignent une règle (le bateau intérieur /R11 et le bateau extérieur /règle 17.1 ou 18 2 c), mais le bateau extérieur est bien plus responsable dans l'infraction.

La pénalisation simple pour le bateau à l'extérieur est sans doute la meilleure réponse à ce genre de situation. Il est toujours possible de pénaliser plus sévèrement avec une rouge ou une double.

RAPID RESPONSE PROPOSAL
Quiberon umpiring seminar
November 5th – 7th 2004

Premier Cas: Empannage autour du bateau Comité de Course

Rule 18.2.b, Rule 18.1, Rule 10, Rule 16

Question 1

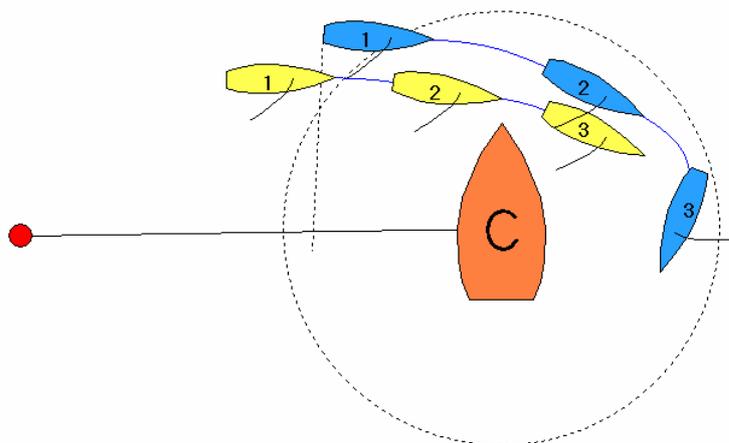
20 seconds before the start, Yellow and blue are overlapped at the two length zone of the starting vessel about to pass windward of her.

Blue faster breaks the overlap when passing the obstruction, gybes onto starboard.

When Blue's gybe is completed, Yellow is able to pass either inside or astern of Blue and elects to gybe inside.

Blue bears away to give room to Yellow to pass the stern of the starting vessel and displays "Y" flag.

What should the call be?



Answer 1:

At position 3 Yellow has already got room to pass the obstruction onto starboard. After Blue's gybe Rule 10 requires Yellow to keep clear of Blue by passing astern of Blue, which is the safest escape route.

The umpires agree that Blue is approaching to start. Therefore Yellow is not entitled to room, and must keep clear by passing astern of Blue.

Penalize Yellow.

Answer 2:

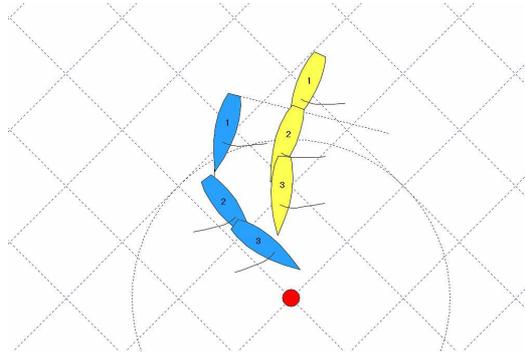
Passing the obstruction, 18.2.b applies. Blue is not yet approaching to start.

When Blue is approaching the line to start Rule 18.2.b doesn't apply any more. However Blue has to comply with Rules 16 and 14, and has to give room.

Display the green and white flag.

Deuxième Cas: Passage bouée sous le vent

Question 1



Yellow and Blue are approaching a leeward mark on starboard.
Boats are overlapped at zone.
Yellow outside is sailing a course above layline, and does not give room at zone entry.
Blue bears away towards yellow and gybes into port, Yellow still not give room.
This action results in a contact that yellow is no longer able to avoid.
There is a Y flag.

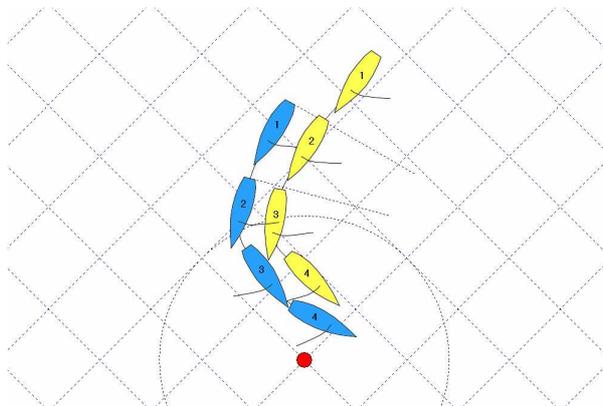
What should the call be ?

Answer 1 (for confirmation)

Twin penalty should be given :
Yellow infringed rule 18.2.a : penalize Yellow
Blue, give way boat in the complete situation, infringed rule 10 : penalize Blue

If Yellow gets an advantage and umpires are not satisfied Yellow action was deliberate, a red flag penalty should be imposed to Yellow.
If umpires are satisfied Yellow action was deliberate a second (umpire initiated) Yellow penalty should be given.

Question 2



Would the answer be the same if Blue enters clear ahead ?

Answer 2 (for confirmation)

No : Yellow shall be penalized under 18.2.c , and Blue shall not be penalized.
Blue is right of way in the complete situation, and is not subject to rule 16. Cf (18.2.d)