

REMARQUES DIVERSES

Stage FPC Umpire national ANTIBES 25 au 27 novembre 05

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 avec l'aide de Philippe GOMEZ, Marie-Paule TORRE, Bruno CELERIER.

Présents (8) : Bruno CELERIER, Robert COMTE, Philippe GOMEZ, Thibaut GRIDEL, Philippe MICHEL, Founette PAUTHIER, Thierry POIREY, Marie Paule TORRE.

Absents excusés (20) : Louis BELTRAN, Marc BOUET, Jean Claude BORNES, Gérard BOSSE, Laurent BREGEON, Jean CHERBONEL, Patrice CLERC, Jean Pierre CORDONNIER, Bernadette DELBART, Nicolas DESEROUX, Alain L'EMEILLET, Jean LEMOINE, Michel GIRARD, Dominique LETARD, Michel VAN OVERSTRATEN, Henri PERONNEAU, Pascal MONET, Christophe SCHENFEIGEL, Denys VANIER, Théo WENDLING.

Equipages présents :

FC8 : Dimitri DERUELLE et Claire LEROY (+ Damien HIEL) en match racing

470 : 5 équipages de l'Equipe de France en arbitrage direct sous annexe Q

Thèmes abordés et développés dans le document joint « Remarques diverses Séminaire 05 »

- Problème de la marche arrière avec la gestion de la règle R 20.
- Problème de l'estimation de la Route Normale avec les spis asymétriques.
- Approfondissement du « lexique Umpire » en anglais.
- Approfondissement de la règle 18.5 (passer un obstacle continu)
- Entrer et sortir des 2 longueurs (avec engagement)
- Arbitrage sous application de l'annexe Q.
- Réclamation sur « tapis vert » sur cas vécus sur l'eau en 470.

Remarques :

Peu d'effectif cette année dû en partie aux autres séminaires CC et jury en même temps ou proches.

Principe du séminaire tous les ans très positif car permet :

- de se rencontrer hors cadre, hors pressions et contraintes.
- de mieux échanger sur le fond et de consolider quelques points particuliers.

Une proposition est faite de faire davantage de sessions de ce type dans l'année en invitant essentiellement les locaux (2 en méd, 2 en manche-atlantique)

Je n'y suis pas favorable dans la mesure où il y déjà pas mal de WE pris sur des arbitrages ou autres.

Si 3 jours de séminaire sur la côte Med ou Atlant, se limiter à 1 journée sur l'eau pour privilégier le temps passé en salle et discuter des problèmes rencontrés lors de l'arbitrage.

A essayer un séminaire sur 2 jours sur Paris pour l'année prochaine. (idem autres séminaires pour faciliter les déplacements et limiter les contraintes pour les « travailleurs »)

Points à améliorer :

- Travail avec vidéo projecteur.
- Systématiser une synthèse « en simultané » du point abordé sur grand écran. Permet de s'assurer que tous les « bons » points de vue sont pris en compte, et que les « mauvais » trouvent des explications satisfaisantes. Cela matérialise la notion de « construction commune » et permet de sortir avec une production concrète.

Le travail en arbitrage sous l'annexe Q avec les 470 était très intéressant car cela a permis aux umpires et aux coureurs de découvrir ce nouveau système d'arbitrage. Pour l'anecdote, pas mal de jugements en arbitrage direct sur l'eau ont donné des résultats inverses « en tapis vert » ...

Un compte rendu « bilan » de l'annexe Q est joint.

PROBLEME DE LA GESTION DE LA MARCHÉ ARRIERE

Section D : Autres règles

Quand la règle 20 ou 21 s'applique entre 2 bateaux, les règles de la section A ne s'appliquent pas.

R 20.3 : un bateau qui cule au moyen d'une voile à contre doit se maintenir à l'écart d'un bateau qui ne fait pas de même.

Cette règle pose tellement de problème à juger que certains membres du sous-comité match racing de l'ISAF souhaiteraient la supprimer... pour l'instant, nous vous proposons la synthèse suivante dans le schéma classique des phases d'entrée en « dial up ».

Qu'est-ce qu'une voile à contre ? Une grand-voile gonflée à l'envers avec une bôme retenue. De même, un foc permettant au n°1 de maintenir l'étrave face au vent, qui finit par faire reculer le bateau dès lors que ce foc est notoirement tenu à contre.

La règle 20.3 « s'allume » au moment où le bateau commence à reculer sur l'eau et « s'éteint » quand le bateau s'arrête de reculer bien que la voile ait été relâchée il y a quelque temps. Plus précisément, la règle 20.3 s'applique tant que le sillage du bateau recule et dérive sur l'eau (souvent dans la réalité) en démontrant un VMG négatif. Cf Call Ump 2. (« through the water » en anglais)

Quand un bateau est soumis à la règle 20.3, le préambule en italique ci-dessus stipule que les règles 10, 11, 12, et 13 ne s'appliquent pas. En d'autres termes, la règle 20 devient plus importante que ces quatre règles de la section A. En revanche, les règles 15 et 16 continuent de s'appliquer...

Quand deux bateaux culent en même temps, R20 ne s'applique pas. Il suffit de revenir aux règles de bases de cette section (bâbord/tribord, au vent/sous le vent, devant/derrière, et virement)

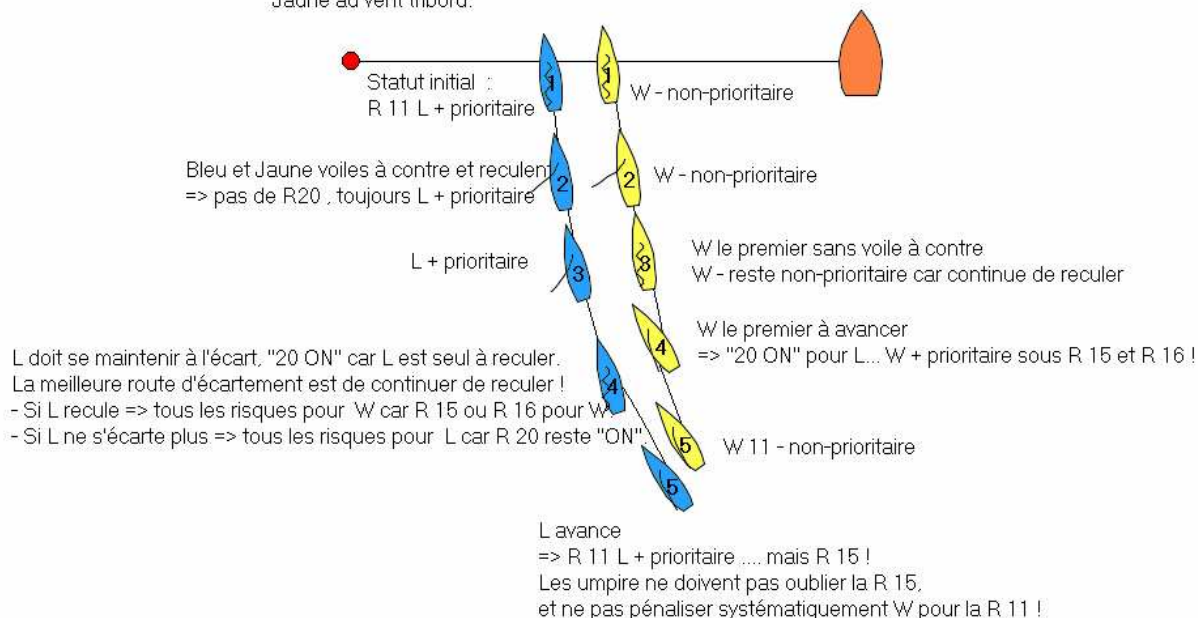
En résumé, nous vous suggérons de dire « **20 ON** » dès lors que :

- **UN SEUL** des deux bateaux cule
- le mouvement de marche arrière **INITIE PAR UNE VOILE A CONTRE – ACTION DE LA GV OU FOC**
- le **sillage** « recule »

Dans ce cas, la section A ne s'applique pas : R 10, 11, 12, 13. Mais la section B continue de s'appliquer : R 14, 15, 16...

Situation de départ par exemple :

Bleu sous le vent tribord, après un dial up bâbord-tribord sur une rentrée aux 4mn.
Jaune au vent tribord.



Note : Si Bleu vire en dépassant la position face au vent : pas de R 13 car R 20 s'applique toujours! (règles section A ne s'appliquent pas) MAIS dès que R 20 est "OFF" car Bleu avance, Bleu reste non-prioritaire, R 13 à la place de R 11, et enfin R 10 pour lui. plus simple pour les umpires !

RAPPEL sur la notion de manœuvre « en bon marin »

Selon les critères du Call Ump 33, on peut considérer la situation suivante :

Deux bateaux bâbord et tribord naviguent sous spi. Le tribord amure chasse le bâbord amure qui s'écarte en lofant.

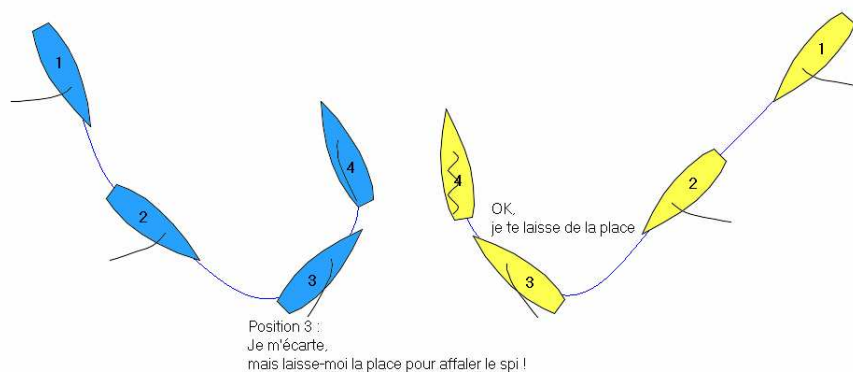
Attention, le prioritaire peut enfreindre la règle 16 si le non prioritaire doit virer avec le spi hissé, si ce dernier n'a pas eu la possibilité d'affaler son spi.

Si le non prioritaire choisit à un moment d'affaler le spi pour pouvoir virer, le prioritaire doit lui laisser de la place pour respecter la règle 16. Question 1 et réponse 1 du Call.

Si le non prioritaire n'affale pas son spi au moment où il ne porte déjà plus, il prend le risque d'être contraint à virer avec le spi hissé. Question 2 et réponse 2 du Call.

On peut pénaliser le bateau prioritaire si on considère qu'il limite la place au non-prioritaire qui est en train d'affaler son spi.

Nota : le problème est que l'on ne voit jamais un bâbord amure affaler son spi pour s'écarter d'un tribord ! et que l'on s' imagine mal un non-prioritaire affaler son spi dans l'idée de réclamer pour la règle 16.



Call MR 7 : pénalités à l'initiative des umpires

Problème du délai pour pénaliser une deuxième fois à l'initiative des arbitres.

Suite à une pénalité pour un incident pour un bateau ayant entraîné un petit trou dans le spi de l'adversaire. Ce trou serait à l'origine d'une grande déchirure sur le bord suivant par exemple.

Si les umpires sont persuadés du lien de cause à effet et que cela peut représenter « gagner un avantage » selon C 8.3 (a) : ALORS possibilité de pénalité simple, ou rouge, ou noire selon les circonstances.

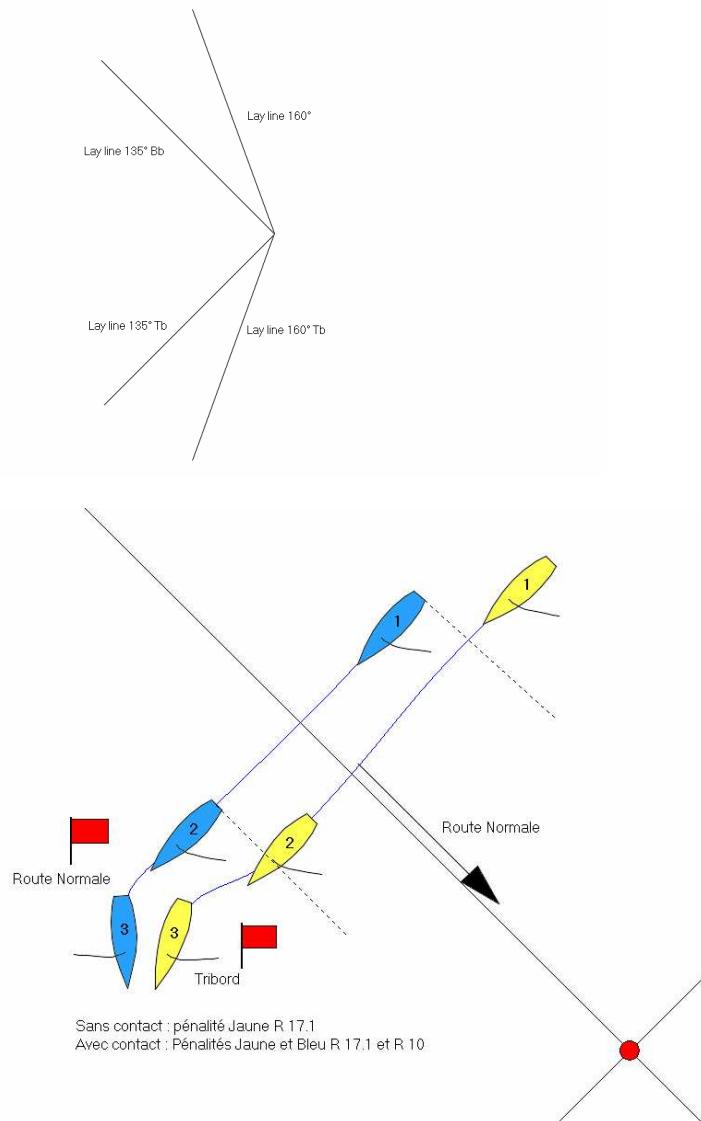
A relire en détail le Call MR 7

ROUTE NORMALE avec spi asymétrique.

Rappelons que c'est le bateau sous le vent qui choisit sa Route Normale en tant que bateau prioritaire. La grande variété de route possible sous spi asymétrique pose le problème de « l'abus » possible du prioritaire. Le cône de lay-line (voir schéma) peut être malgré tout considéré dans les 2 extrêmes. Un angle « abattu » sur un bord et « lofé » sur l'autre.

Ce débat amène parfois le bateau au vent à empanner devant le bateau sous le vent qui « abuse » de la Route Normale.

- ◆ Sans contact, on peut pénaliser le bateau sous le vent pour la règle 17.1.
- ◆ Avec contact, on peut pénaliser les deux bateaux. Celui sous le vent pour les mêmes raisons et au vent pour la règle 13.2 (C2.4 empannage) ou la règle 10.



ENTRER ET SORTIR DES 2 LONGUEURS

Voici la Question-réponse 04-004 (Q&A) de l'ISAF relative à la R 18 sur la question suivante :

Que se passe-t-il lorsque le bateau devant rentre et sort des 2 longueurs ? La réponse du Q&A ci-dessous nous éclaire et doit nous faire poser la question sur l'eau. En quoi est-ce nécessaire pour le bateau devant de sortir des 2 longueurs ?

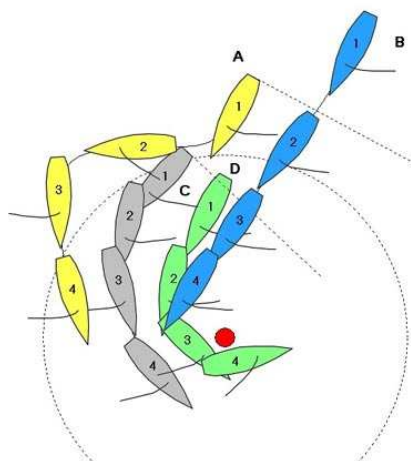
- Si la réponse est justifiée (cf Q&A car autres bateaux plus lents devant le jaune) alors la « photo » d'entrée ne change pas.
- Si la réponse n'est pas justifiée (perte de contrôle du bateau, abus de trajectoire...) alors il est permis de refaire la « photo » d'entrée à la deuxième rentrée dans les 2 longueurs.

Published: 24 March 2004

Revised: 13 April 2005 Expires 1 February 2006

Situation

Boats A and B, on starboard, are approaching the leeward mark to be left to port. When A reaches the two-length zone, she is clear ahead of B. Rule 18.2(c) applies. Two other boats, C and D are slowly rounding the mark which requires boat A to sail just outside the two-length zone to avoid them. Boat B enters the two-length zone while A is outside of the zone and hails for room at the mark.



Question 1

Between boats A and B, which boat had to keep clear of the other?

Answer 1

Boat B was obligated to keep clear of boat A under rule 18.2(c).

Question 2

Does rule 18.2(c) stop applying between boats A and B when boat A sails outside the two-length zone? Or, as in this case where A is still about to round the mark and is obliged to keep clear of other boats, is A still under the protection of rule 18.2(c) with regard to B?

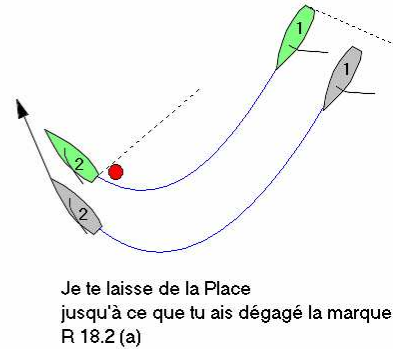
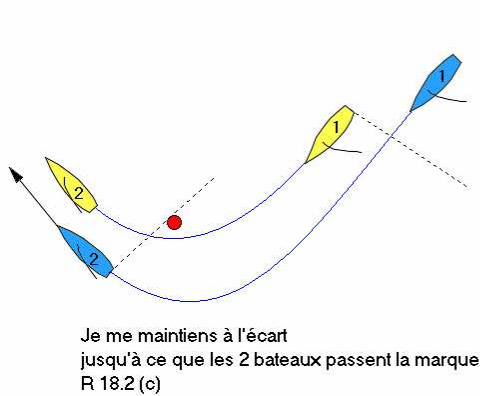
Answer 2

After boat A reaches the two length zone clear ahead of boat B, rule 18.2(c) applies until (1) boat A passes head to wind, (2) the boats are no longer about to pass the mark, or (3) the boats have passed the mark. For boat A, avoiding the boats in front of her is an integral part of her rounding. So even though she must sail outside the two-length zone to avoid the boats in front or her, rule 18.2(c) continues to apply. Boat B must keep clear of boat A and is not entitled to room.

ENROULEMENT BOUEE SOUS LE VENT

A noter une petite différence sur l'enroulement de la bouée sous le vent entre :

- 2 bateaux engagés R 18.2 (a)
- 2 bateaux non engagés R 18.2 (c)



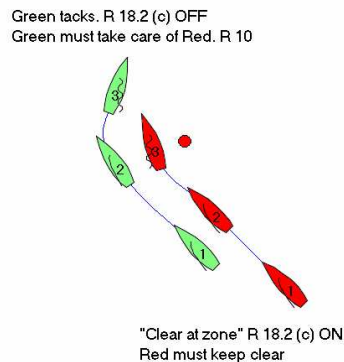
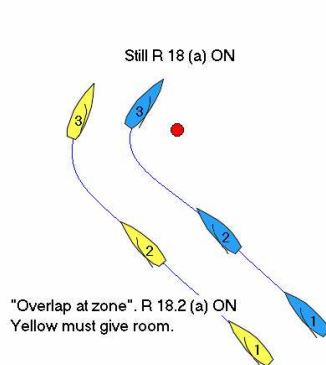
ENROULEMENT BOUEE AU VENT

Les situations de passage de bouée au vent peuvent être complexes d'autant plus que la règle 18 n'est pas des plus simple. Tout d'abord, rappelons que si c'est le dernier virement : R 18 ON

Mais si les bateaux sont « devant-derrrière » - « clear » ou « engagés » - « overlap » quelle règle s'applique, R18 a, b, ou c ?? A moins d'arbitrer régulièrement, il faut avouer qu'il faut se remémorer les fondamentaux des règles !

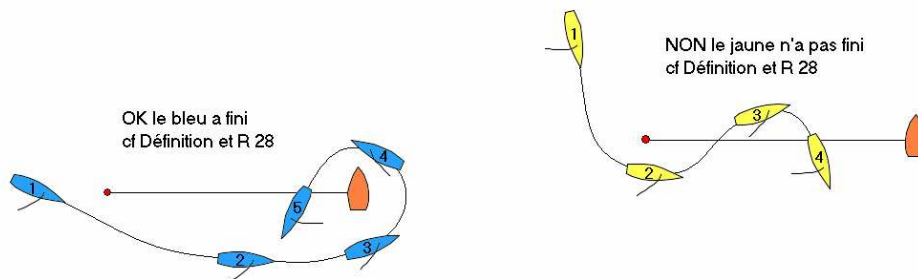
Voici une proposition :

- Overlap R 18 (a) et (b) ON pendant tout le passage de bouée, AVEC OU SANS VIREMENT.
- Clear R 18 (c) ON pendant tout le passage de bouée. Mais **SI VIREMENT, R18 (c) OFF**, car **C** comme **Clear**, ou **C** comme **Cut**. Par conséquent, il faut reconsidérer la nouvelle situation qui se crée à ce moment là...



NOTION DE FINIR

Cf Annexe C 2.1



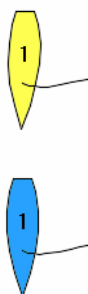
S'APPROCHER D'UN OBSTACLE SUR LA PHASE DE PRE-DEPART

En plus du Call Ump 37, nous vous invitons à relire le « Manuel des umpires et du match racing » Edition de juin 05, partie E scénarios d'umpiring pages 17 à 20.

Tant que n'est pas établi le sens dans lequel sera passé l'obstacle, la règle 18 ne peut pas s'appliquer. En effet, la règle 18 stipule : « les bateaux... » et « du même côté... »

Dans le schéma ci-dessous, bleu en route libre devant, prioritaire, doit déterminer le sens de contournement de l'obstacle. Bien que le temps joue contre lui, Bleu peut choisir d'empanner en bâbord devant Jaune tribord. Cf R 18.2 (c)

A deux longueurs de l'obstacle, Jaune est en route libre derrière Bleu. Quelle règle s'applique ?



- Jaune doit se maintenir à l'écart, que Bleu lofe ou abatte pour éviter l'obstacle. R 18.2 (c).
- En lofant, Bleu doit donner de la place à Jaune pour s'écarter.
- Si Jaune devient engagé sur Bleu, et que Bleu est entre Jaune et l'obstacle, Jaune doit laisser à Bleu de la place même si Bleu empanne en bâbord.
- Si Jaune établit un engagemant entre Bleu et l'obstacle, Jaune n'a pas droit à de la place (R 18.2 (c)), à moins que l'obstacle devienne un obstacle continu (R 18.5)

Obstruction