

NOTES ET RECOMMANDATIONS POUR L'ADDENDUM Q VRC

Recommandations au comité de course

Nombre d'observateurs et d'umpires à nommer

Le comité de course nommera des observateurs selon E5.1(a) pour chaque flotte. Il est recommandé qu'il y ait un observateur pour 4 bateaux dans la flotte. Il est préférable que les concurrents des flottes non programmées à courir, forment la majorité des observateurs, mais le comité de course peut nommer d'autres personnes appropriées comme observateurs, si le nombre de concurrents est insuffisant. Le nombre d'umpires devant travailler avec les observateurs est flexible et dépendra du nombre d'umpires disponibles sur l'épreuve et des obligations autres des umpires pendant l'épreuve.

Organisateur umpire/observateur (OUO)

Le comité de course devrait désigner une ou plusieurs personnes pour organiser le fonctionnement umpire/observateur. Dans la mesure du possible, ce poste ne doit pas être géré simultanément avec d'autres tâches, car il est essentiel que les umpires et observateurs d'une flotte soient désignés et travaillent en équipe aussitôt que possible avant le début d'une flotte.

Choix des observateurs

Si cela est possible, le comité de course peut choisir des observateurs pour la prochaine flotte parmi la flotte précédant celle en cours; par exemple les observateurs de C pour observer la flotte A. L'OUO affectera les observateurs à un groupe de bateau dans la flotte, le 1^{er} groupe de 4 bateaux, 2^{ème} groupe de 4 bateaux etc. Ceci n'est qu'un guide approximatif pour la partie de la flotte à observer, car les positions des bateaux changeront pendant toute la course.

Autant que possible, l'OUO choisira les concurrents de sorte qu'ils soient tous observateurs un même nombre de fois pendant l'épreuve et en choisissant si possible un mélange de nationalités pour chaque flotte.

Disponibilité potentielle d'umpire pour une épreuve

Dans un monde idéal, pour 20 bateaux par flotte, il y aurait au moins 10 umpires disponibles qui seraient répartis en 2 groupes de 5 pour observer chacun une flotte. Dans ce cas, chaque umpire aurait un observateur adjoint et aborderait chaque nouvelle flotte après un temps de repos. Cependant ce nombre d'umpires est susceptible d'être peu réaliste, le nombre de 5 umpires étant un nombre typiquement atteint. Lorsque les umpires disponibles sont connus, l'un d'eux doit être désigné en tant que chef umpire et sera responsable, entre autres, de l'affectation des umpires et observateurs aux différentes parties du parcours.

Affectation des umpires

L'OUO se mettra d'accord avec les umpires sur leur affectation avant chaque flotte. Le tableau ci-dessous est un guide pour un umpire travaillant avec un observateur adjoint selon le nombre d'umpires disponibles. Le nombre de bateaux observés par un umpire est flexible, car souvent il n'y a pas un nombre spécifique de bateaux dans un « groupe ». Pour moins de 20 bateaux par flotte, des modèles semblables peuvent être adoptés.

Groupes de 4 bateaux indiquant quelle partie de la flotte doit être observée par les observateurs/umpires

Umpires disponibles	1 ^{er} groupe de 4 bateaux	2 ^{ème} groupe de 4 bateaux	3 ^{ème} groupe de 4 bateaux	4 ^{ème} groupe de 4 bateaux	5 ^{ème} groupe de 4 bateaux
	Observateur 1	Observateur 2	Observateur 3	Observateur 4	Observateur 5
0					
1		Umpire 1			
2		Umpire 1		Umpire 2	
3	Umpire 1		Umpire 2		Umpire 3
4	Umpire 1	Umpire 2	Umpire 3		Umpire 4
5	Umpire 1	Umpire 2	Umpire 3	Umpire 4	Umpire 5

Un exemple avec 3 umpires remplissant d'autres fonctions (2 umpires ayant d'autres tâches)

L'OUO devrait autant que possible s'assurer que chaque umpire reste relativement frais et n'observe pas plus de 2 courses sans une course de repos, de sorte que le temps de concentration ne dépasse pas approximativement 40 minutes par heure. Dans un scénario normal quand il n'y a aucune instruction de réclamation, l'OUO devrait nommer 2 umpires (sur 3) pour travailler avec 2 observateurs adjoints pour les 2^{ème} et 4^{ème} groupes de 4 bateaux de la flotte. Pour les flottes dans lesquelles le non-respect des règles est fortement probable ou pour toute autre raison, les 3 umpires peuvent travailler avec des observateurs.

Disponibilité d'umpire pour une flotte

Il peut y avoir des circonstances indépendantes de la volonté du comité de course où le nombre d'umpires est réduit. Les courses peuvent continuer avec 1 ou aucun umpire pour ne pas retarder le déroulement des courses, à condition que des observateurs soient nommés. L'OUO affectera les umpires pour réaliser un même nombre de tâches pendant l'épreuve pour répartir équitablement la charge de travail.

Conseil aux umpires

Introduction à l'arbitrage des régates VRC

La VRC se court sous l'annexe E des RCV, dans laquelle le respect des règles est normalement contrôlé par les observateurs qui annoncent les contacts et enregistrent les incidents, mais ne rendent aucune décision. Vous rendrez ces décisions selon l'annexe Q de l'IRSA et travaillerez avec un observateur ou plus qui remplira le rôle établi par RCV E5.1 et qui vous aidera en consignnant vos décisions et en vérifiant que les tours de pénalité sont correctement effectués.

Vous vous placerez dans la zone de contrôle avec votre observateur adjoint et communiquerez selon les besoins au sujet de votre positionnement, des situations pouvant déboucher sur des incidents imminents, de vos annonces etc., de sorte que l'observateur puisse vérifier que le bateau que vous avez pénalisé en hélant effectue son tour de pénalité. Généralement être observé est suffisant pour inciter les concurrents à mieux se comporter mais l'umpiring renforcera considérablement cette pression et réduira le nombre d'instructions.

Positionnement

La surveillance de la ligne de départ est souvent difficile, car les bateaux sont légers et peuvent accélérer rapidement pour se diriger vers une autre partie de la ligne. Ainsi l'observation d'une partie relativement grande de la ligne est souvent plus pratique que des sections spécifiques parce qu'elle est entièrement dans la ligne de vision de chacun pour la seule fois dans la course. Il est souvent utile d'avoir quelques observateurs en avant et d'autres en arrière de la ligne. Le chef umpire suggèrera les sections de ligne à surveiller ainsi que la façon de surveiller la ligne.

Votre observateur adjoint vous montrera le positionnement normal dans la zone de contrôle près des skippers des bateaux que vous observez afin d'avoir le même point de vue qu'eux. Plus les bateaux sont proches les uns des autres plus vous devez être près d'eux pour avoir une bonne vue de la course en tant que concurrent. Les mouvements des concurrents peuvent vous donner de bons indices.

Communication avec les observateurs

Votre observateur représente une paire d'yeux supplémentaires. Un observateur est obligé d'être absolument certain qu'il y a eu un contact avant de héler selon la règle E5.1. Discutez de l'incident avec votre observateur, même si vous n'avez pas vu l'incident personnellement, et basez votre décision sur ce que vous avez vu et sur la confiance que vous avez en l'observateur. Vous aurez besoin de vous appuyer sur votre observateur pour vérifier que les pénalités que vous avez annoncées ont été effectuées.

Prendre une décision

Il est nécessaire de rappeler qu'il est de la responsabilité des concurrents d'agir pour s'exonérer lorsqu'ils ont enfreint une règle. Les concurrents doivent avoir la possibilité de s'autoréguler avant l'intervention d'un umpire. Que cela soit le résultat d'une annonce d'un observateur ou d'une réclamation entre bateaux, l'opportunité d'agir correctement doit leur être laissée.

Identification d'un bateau

Si vous ne pouvez pas distinguer le numéro de voile d'un bateau, vous pouvez l'identifier en le décrivant, par exemple avec la couleur du pont ou de la coque, puis aussitôt que possible, par le numéro de voile. Si vous n'êtes pas absolument sûr de l'identité du bateau impliqué il est préférable de ne pas annoncer de numéro de bateau plutôt que d'infliger une pénalité à un bateau n'ayant commis aucune infraction.

Une description générale telle que « le bateau à l'extérieur du groupe contournant la marque » pourrait être meilleure jusqu'à ce qu'une identification certaine à 100% soit établie.

Annonce d'une pénalité

Les umpires peuvent annoncer les pénalités après un incident, indépendamment de l'annonce d'un observateur ou d'une réclamation d'un concurrent.

Conformément à Q4.1, vous devez laisser aux bateaux le temps de répondre (soit en commençant une pénalité, soit en reconnaissant oralement l'infraction et en faisant le nécessaire pour s'écarter) soit à une annonce d'un observateur soit à une réclamation d'un concurrent. Lorsqu'il est évident qu'il n'y a aucune réponse, vous devez alors annoncer votre décision.

Assurez-vous que votre adjoint observateur, qui agit effectivement en tant que secrétaire dans l'accomplissement de son rôle normal d'observateur, a entendu votre annonce et peut suivre le bateau concerné et vérifier que la pénalité de deux tours est terminée.

Pénalité de deux tours après une annonce d'un umpire

L'addendum Q prévoit que si un umpire doit annoncer une pénalité, la pénalité doit être une pénalité de deux tours. Cette évolution fait suite à la tendance croissante des concurrents à « naviguer au sifflet ».

Il est important d'encourager les concurrents à respecter les principes de sportivité et autant que possible d'auto arbitrage des incidents. S'ils le font, la pénalité sera de un tour, cependant, si vous devez prendre une décision, alors un second tour est obligatoire.

Communication avec les concurrents

Répondez seulement aux questions des concurrents concernant des décisions que vous avez prises. Les umpires peuvent évoquer toutes autres questions avec le comité de course. En réponse à certains concurrents, les umpires peuvent avoir besoin de donner des réponses brèves telles que « protest refusé » ou « pas observé ».

Des « débriefings » peuvent être organisés avec les concurrents et le comité de course, soit après la journée de course soit lors du briefing du lendemain matin, pour discuter de tous problèmes ou questions qui pourraient résulter des décisions d'umpire ou du système d'umpiring.

Conseil aux concurrents

Introduction aux courses avec des umpires travaillant avec des observateurs

Vous allez courir sous l'annexe E des RCV avec des observateurs désignés conformément à la règle E5.1, mais avec un changement important. L'addendum Q de l'IRSA exige que les umpires travaillent avec des observateurs dans la zone de contrôle. Les observateurs annonceront les contacts selon la procédure normale. Vous êtes supposés respecter le PRINCIPE DE BASE des RCV en pensant, lors d'un incident qui implique votre bateau, soit à réclamer si vous êtes le bateau prioritaire, soit en prenant vos responsabilités en effectuant votre tour de pénalité rapidement, si vous êtes le bateau fautif. Cependant si vous ne le faites pas et qu'un umpire a vu l'incident et qu'il peut annoncer une pénalité, il vous hêlera pour vous faire effectuer une pénalité de deux tours. Cette décision ne peut pas être contestée. L'umpire peut annoncer votre numéro indépendamment de l'observateur et il peut imposer des tours de pénalité supplémentaires selon certaines règles spécifiques si, par exemple, vous avez obtenu un avantage par rapport au bateau prioritaire même après avoir effectué votre tour de pénalité. Tous les observateurs ne sont pas adjoints à un umpire si vous ne pensez pas aux règles et ne les respectez pas, le rapport de l'observateur sera utilisé après la course. Ceci peut avoir comme conséquence une DSQ, il est donc dans votre intérêt de vous comporter tel que requis par le PRINCIPE DE BASE des RCV. Il y aura beaucoup d'yeux qui vous observent !

Rôle des umpires

Dans l'idéal, une régata pourrait se dérouler entièrement sans qu'un umpire ait besoin de donner une décision. La responsabilité première du respect des règles vous revient en tant que concurrent. Les

umpires agissent de deux façons. La première, lorsque les concurrents ne s'acquittent pas de leurs obligations, un umpire pénalisera ce manquement. La seconde, quand il y a une divergence d'opinion entre concurrents pendant une réclamation sur l'eau, les umpires feront appel à leur expertise pour trouver une solution. Dans la mesure du possible, votre boulot, en tant que concurrent, est de faire que les umpires n'aient rien à faire.

Procédures de réclamation pendant la course

Sauf quand une annonce d'umpire a été faite pour votre incident, vous pouvez réclamer contre les autres bateaux selon la procédure habituelle. Au début, héléz juste une fois pour réclamer. Hélez fort ! Attendez la réponse de l'autre bateau et/ou une annonce de pénalité d'un umpire. Si vous n'obtenez aucune réponse à votre première annonce (soit par un umpire donnant une décision, soit par l'autre bateau reconnaissant l'infraction), vous êtes obligé de répéter votre annonce au moins une fois pour que votre réclamation soit recevable. Ceci permet de s'assurer que les observateurs/umpires et le bateau contre lequel vous réclamez vous ont entendu héler. Notez que la règle E6.3 précise deux annonces. Ne faites pas votre annonce plus de deux fois ou ne commencez pas à argumenter sur celui qui est en faute ou ne l'est pas.

Pénalités pendant la course

Si un autre bateau réclame contre vous et que vous acceptez d'être le bateau fautif, vous devez vous écarter immédiatement des autres bateaux et effectuer une pénalité d'un tour.

Pendant que vous vous écarterez, c'est une bonne idée d'annoncer aux observateurs/umpires « (votre numéro de voile) reconnaît » ou dire « (votre numéro de voile) corrige ».

Si aucun bateau n'effectue de pénalité et qu'un umpire a vu l'incident, l'umpire peut soit refuser la réclamation en annonçant « aucune pénalité (le numéro de voile) » ou vous pénaliser en annonçant « pénalité (le numéro de voile) » et peut brièvement donner la raison. L'umpire peut répéter l'annonce si vous ne répondez pas. Un umpire peut également s'abstenir de prendre une décision en hélant « pas de décision » et dans ce cas l'incident devra être résolu par l'instruction d'une réclamation.

Si vous savez que vous avez enfreint une règle, vous êtes obligé par le PRINCIPE DE BASE, Sportivité et règles, d'effectuer une pénalité immédiatement. L'attente d'une annonce quand vous savez que vous vous avez enfreint une règle peut être interprétée comme une infraction délibérée à une règle. Une pénalité d'un umpire sera au minimum une pénalité de deux tours.

Rappelez-vous qu'il n'est pas nécessaire qu'un observateur fasse une annonce ou qu'un autre bateau réclame pour qu'un umpire puisse héler une pénalité et que dès lors la pénalité soit obligatoirement une pénalité de deux tours. Les umpires peuvent vous pénaliser sans réclamation d'un autre bateau ou sans annonce d'observateur si vous touchez une marque sans effectuer une pénalité ou sans réclamer contre un autre bateau, si vous enfreignez la règle 42 en godillant, si vous gagnez un avantage après avoir effectué une pénalité ou si vous manquez à effectuer correctement une pénalité.

Si ces infractions sont graves ou répétées, si vous enfreignez délibérément une règle ou si vous commettez une infraction à la sportivité, les umpires peuvent rapporter vos actions au comité de course pour action éventuelle selon les règles 2 ou 69 des RCV.

Réclamations ou demandes de réparation après la course

Tous les incidents devraient être réglés sur l'eau par votre bon comportement. Cependant, vous pouvez réclamer ou demander réparation juste après avoir fini pour des infractions ou des circonstances pour lesquelles vous ne pouvez réclamer pendant la course. Suivez les procédures pour réclamer comme expliqué dans l'annexe E des RCV qui peut être complétée par les instructions de course.

Actions des umpires

Cependant, vous ne pouvez pas demander réparation en raison des actions ou de l'absence d'action des umpires ou observateurs.

Conseil aux observateurs

Introduction à l'observation avec un umpire

Chaque concurrent est supposé participer à la tâche importante d'observation, conformément aux exigences de la RCV E5.1. Pendant que vous courez, vous attendez de vos concurrents un niveau élevé d'observation de la course, ainsi quand votre tour viendra, concentrez-vous à tout moment comme si vous couriez. L'OUO vous demandera d'assurer une ou plusieurs fonctions d'observateur pendant l'événement. Il peut également vous demander de travailler en tant qu'adjoint d'un umpire. Votre rôle avec ou sans umpire sera celui défini par la RCV E5.1, pour annoncer des contacts avec les marques ou entre bateaux, vérifier que les tours sont effectués et prendre des notes, mais ne rendre aucune décision. C'est le travail de l'umpire. Merci de communiquer avec lui selon les besoins et au début de l'épreuve, renseignez un umpire qui ne serait pas coutumier de la procédure d'observation des régates VRC.

Demande du Comité de course d'observer

Quand vous êtes invité à observer une flotte, présentez-vous à l'OUO à la zone de contrôle de la course. Il vous donnera un bloc et un crayon. Écrivez votre nom, numéro de voile ainsi que le numéro de la course et lettre de la flotte sur la prochaine page vierge du bloc. Il vous informera si vous travaillez en tant qu'adjoint d'un umpire ou pas. Il peut vous dire quelle partie de la flotte vous observerez, le 1^{er} groupe de 4 bateaux, le 2^{ème} groupe de 4 bateaux, le dernier groupe de 4 bateaux etc. comme approprié ou vous pouvez vous entendre avec les autres observateurs/umpires pour une organisation similaire.

Annonces des observateurs

Observez attentivement la course dès le signal préparatoire. Vous pouvez vous mettre d'accord avec les autres umpires/observateurs pour vous partager l'observation de la ligne de départ. Toutefois c'est souvent difficile, ainsi l'observation d'une partie relativement grande de la ligne est souvent plus pratique que les sections spécifiques parce qu'elle est entièrement dans la ligne de vision de chacun pour la seule fois dans la course. Il est souvent utile d'avoir quelques observateurs en avant et d'autres en arrière de la ligne.

Suivez votre section de la flotte sur le premier bord et prêtez une attention particulière aux circonstances qui peuvent mener à un incident, aux modifications de route avant un contact etc. S'il y a un contact entre bateaux, hélez rapidement leurs numéros de voile à voix forte et intelligible. Même chose pour les contacts entre bateaux et les marques. Vous pouvez répéter l'annonce si nécessaire. Annoncez le contact seulement si vous êtes absolument certain qu'un incident s'est produit. Si vous avez un doute, ne faites pas d'annonce. Vous ne devez faire aucune annonce de pénalité. C'est le travail de l'umpire.

Identification de bateau

Si vous ne pouvez pas distinguer le numéro de voile d'un bateau, vous pouvez identifier le bateau en le décrivant par la couleur du pont ou de la coque, puis aussitôt que possible, par le numéro de voile. Si vous n'êtes pas absolument sûr de l'identité des bateaux entrant en contact il vaut mieux ne rien annoncer plutôt que d'annoncer le mauvais bateau.

Contrôle des tours de pénalité du bateau impliqué ou pénalisé

Quand vous hélez les numéros des bateaux qui établissent un contact, écrivez ces numéros sur votre bloc et entourez le N° du bateau que vous croyez en faute. Ceci peut être confirmé par votre umpire adjoint, si vous travaillez avec un umpire, mais quoi qu'il arrive, surveillez après l'incident le bateau dont vous avez entouré le N° et vérifiez que la pénalité d'un ou deux tours est effectuée correctement. Vous pouvez avoir besoin d'observer l'autre bateau que vous avez enregistré car il peut aussi être le bateau fautif et accepter la responsabilité. Rayez le numéro du bateau qui a fait le tour. Si le bateau fautif n'a pas effectué la pénalité correctement, (un virement de bord ET un empannage) prenez contact avec un umpire pour exiger qu'une autre pénalité soit imposée.

Enregistrez les circonstances amenant à l'incident et à la collision

Si aucun bateau n'effectue de pénalité, enregistrez les faits de l'incident et les circonstances y conduisant que vous avez observé. Ajoutez ces notes sommaires aux numéros marqués et si possible ajoutez un petit schéma, les positions correspondantes, les points de contact sur les coques,

marques, direction de vent etc. comme approprié. Vous pouvez être invité à présenter ces preuves à la fin de la flotte.

Réclamation de concurrent

Si un concurrent réclame, enregistrez sur votre bloc le numéro de voile du bateau qui réclame et ajoutez un « P » à côté. Quand un tour de pénalité est effectué, rayez le numéro de ce bateau sur votre bloc.

Rapports de contournements de marque incorrects, bateaux hors de contrôle etc.

Notez le numéro de voile de tous les bateaux qui n'ont pas correctement contourné des marques du parcours. Ne faites aucune annonce à ces bateaux. Vous devez suivre et noter les bateaux qui continuent à effectuer un mauvais parcours. Parlez aux autres observateurs pour confirmez vos observations et obtenez peut-être plus d'aide du comité de course pour vérifier si des corrections sont à faire si un grand nombre de bateaux est impliqué. Notez le numéro de voile de tous les bateaux prétendant être hors de contrôle, car ils doivent se retirer de la flotte.

À la fin de la flotte

Si vous avez des incidents non résolus dans la course que vous avez observée, discutez ces derniers avec les autres observateurs et remplissez un formulaire de rapport d'observateur. On peut vous demander de donner les preuves écrites et/ou orales en personne lors de l'instruction d'une réclamation. Dans ce cas, exposez les faits clairement et avec concision. Le jury peut avoir besoin de vous interroger pour obtenir les faits au sujet de l'incident.