

Arbitrage de la course par équipes en Optimist version 2.



Bruce Hebbert

Traduction et ajouts Bernadette Delbart

Validation Commission Centrale d'Arbitrage Février 2010

Principes de l'umpiring :

Se positionner par rapport à l'équipe

Pour cela

1. Connaître les principales trajectoires sur le parcours
2. Se placer pour voir des actions prévisibles
3. Être positionné pour pouvoir se déplacer tout en douceur vers l'incident suivant (sans vague)
4. Éviter "Les Secteurs interdits"

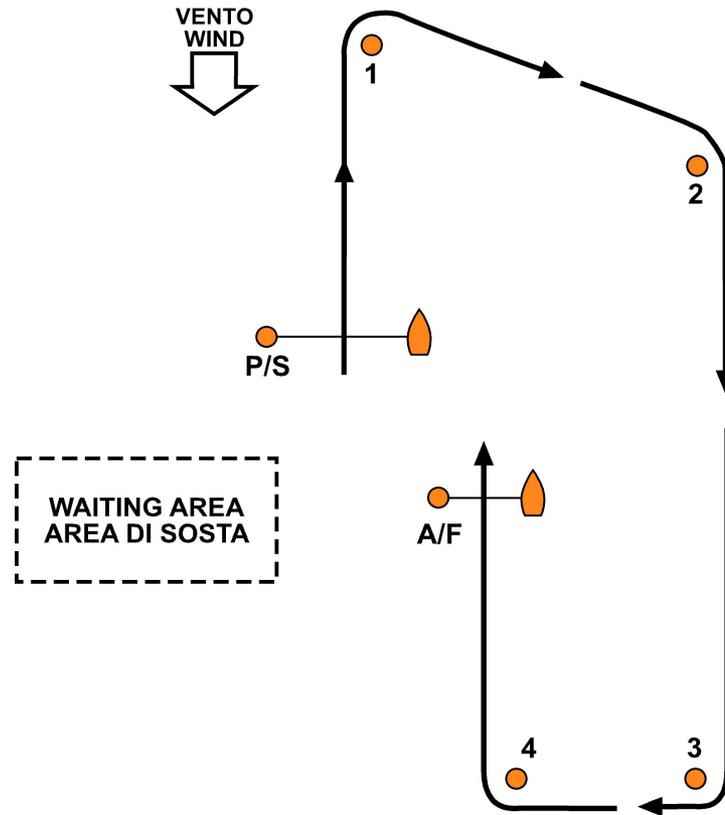
Convention entre umpires

- Nous arbitrons seulement une équipe ...l'équipe qui a la plus petite lettre /nombre (d'identification)
- Les bateaux sont arbitrés sur la base des positions géographiques.
- Chaque bateau umpire, normalement, a deux umpires à bord. La plupart du temps chaque umpire s'identifie à son bateau.

Convention entre umpires

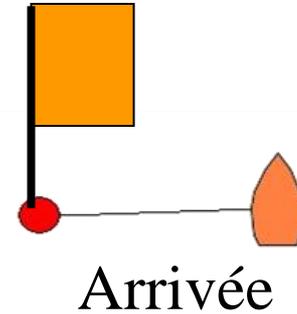
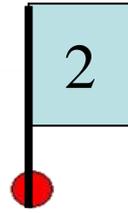
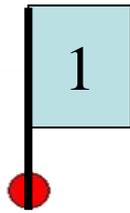
- Chaque umpire quand il s'identifie à un bateau spécifique devrait dire par exemple : "je ne me maintiens pas à l'écart etc.... "
(pas trop fort)

Parcours type course par équipes (trapèze) ou

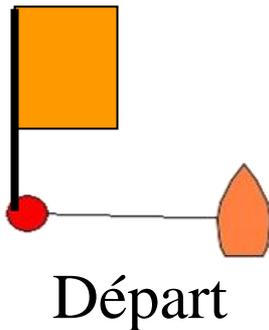


Percorso/Course: P/S-1-2-3-4-A/F

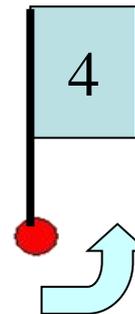
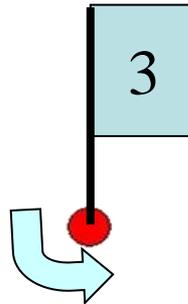
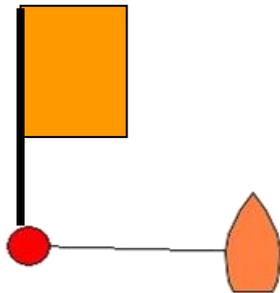
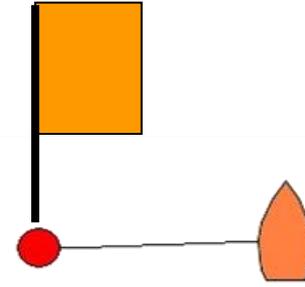
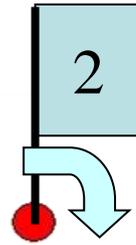
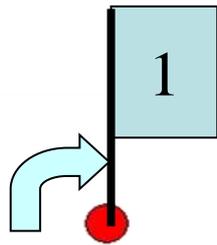
Parcours en « S » (ou lettre N)



1



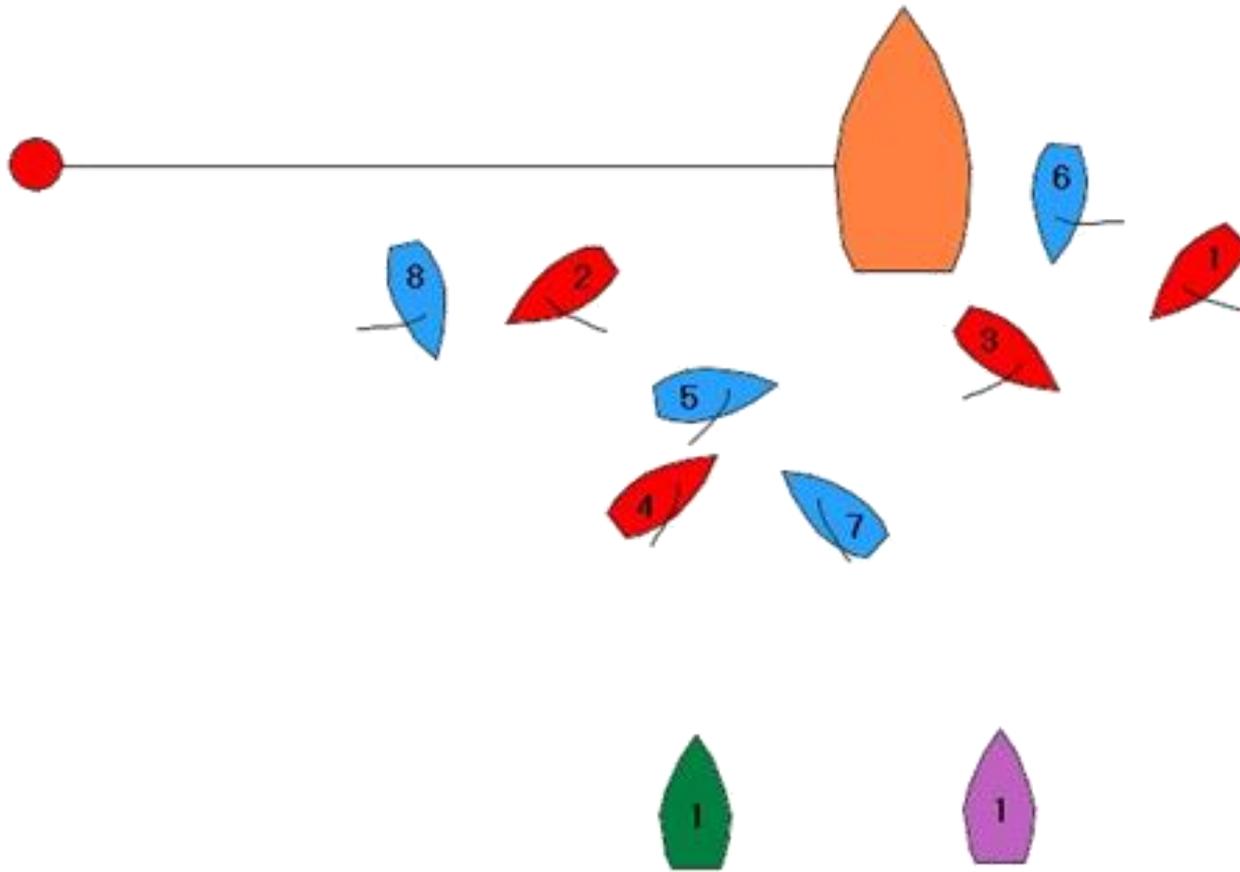
Le parcours en « S » ou lettre N



Pré-départ



Le pré départ peut ressembler à cela

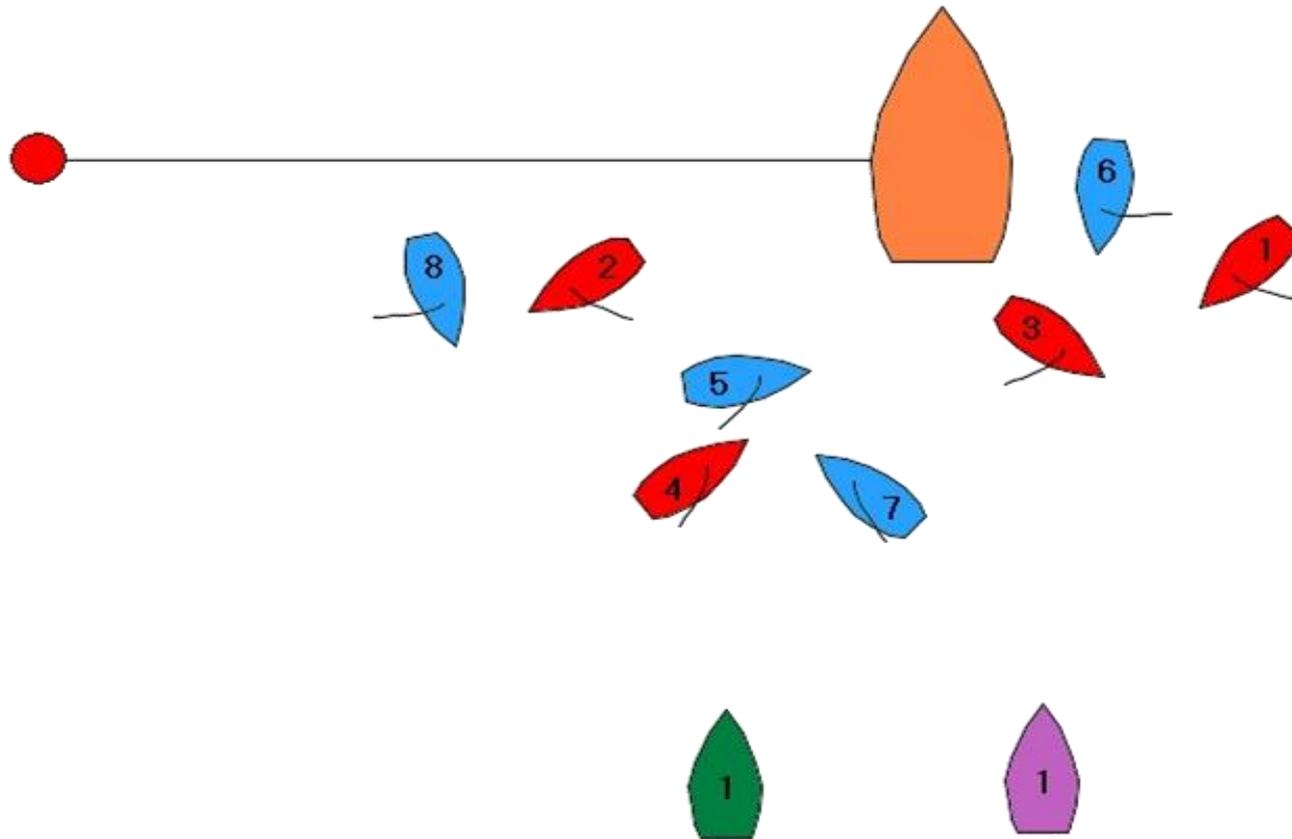


...Ou à ceci

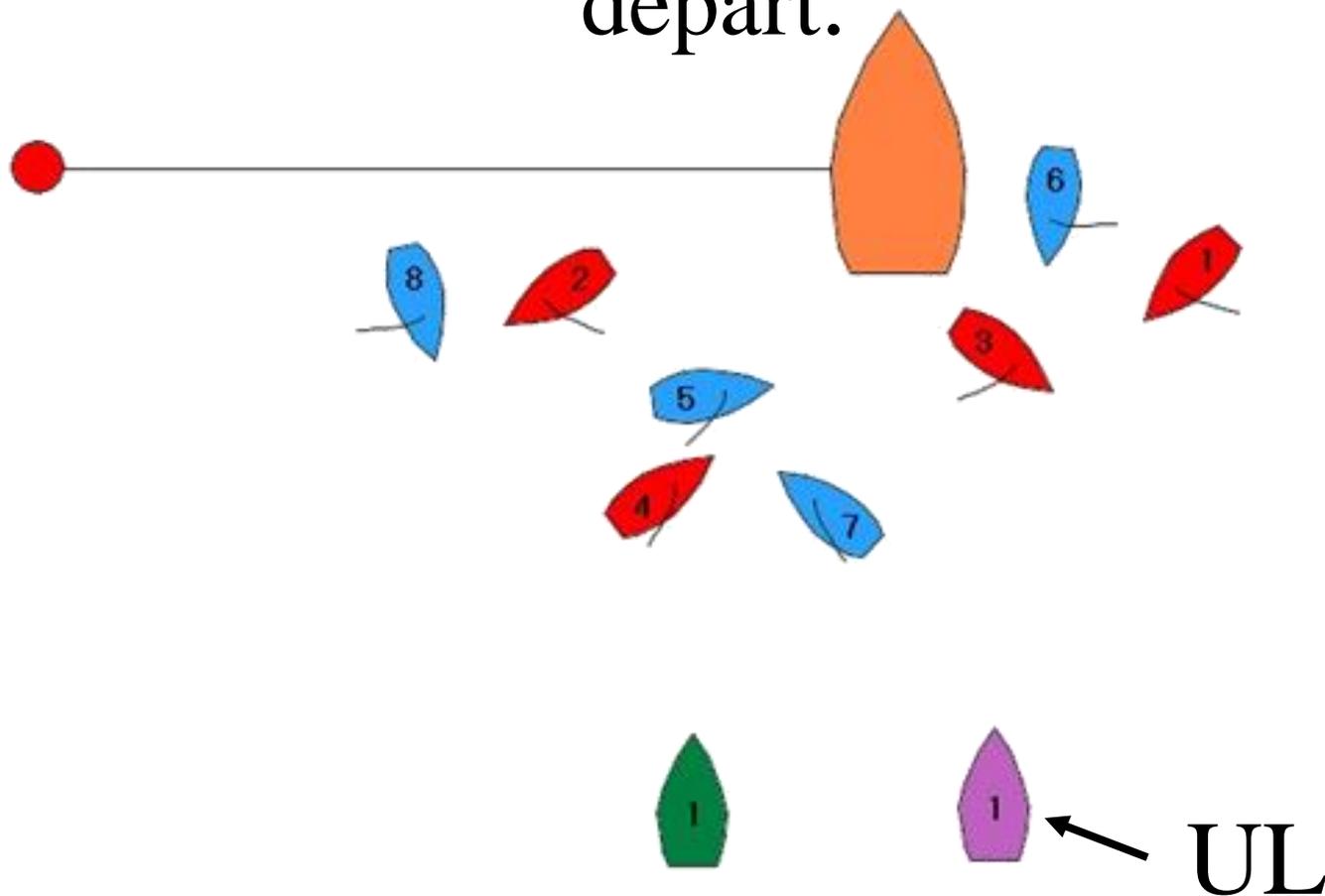


C'est pourquoi nous n'arbitrons qu'une seule équipe Ici **l'équipe rouge**

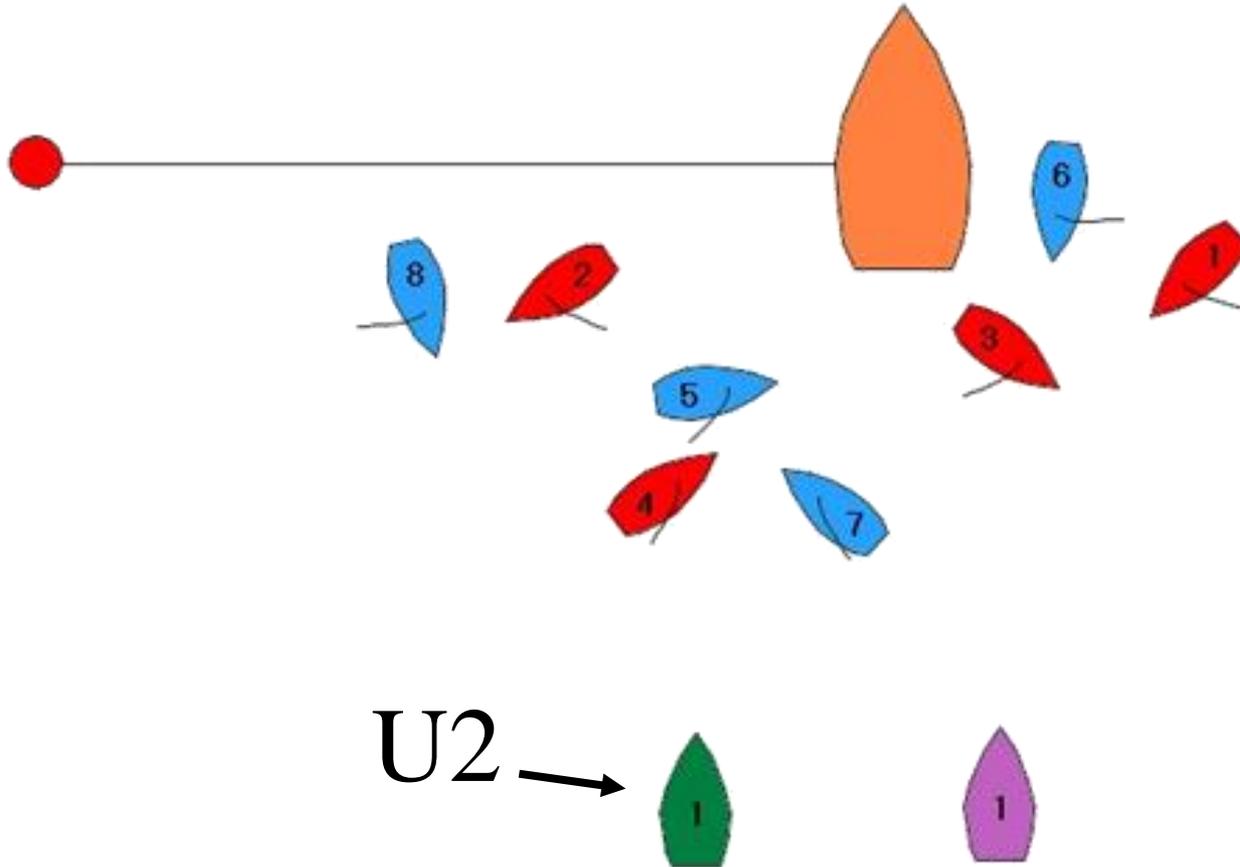
(le plus petit n° d'équipe ou de lettre de nationalité par ordre alphabétique)



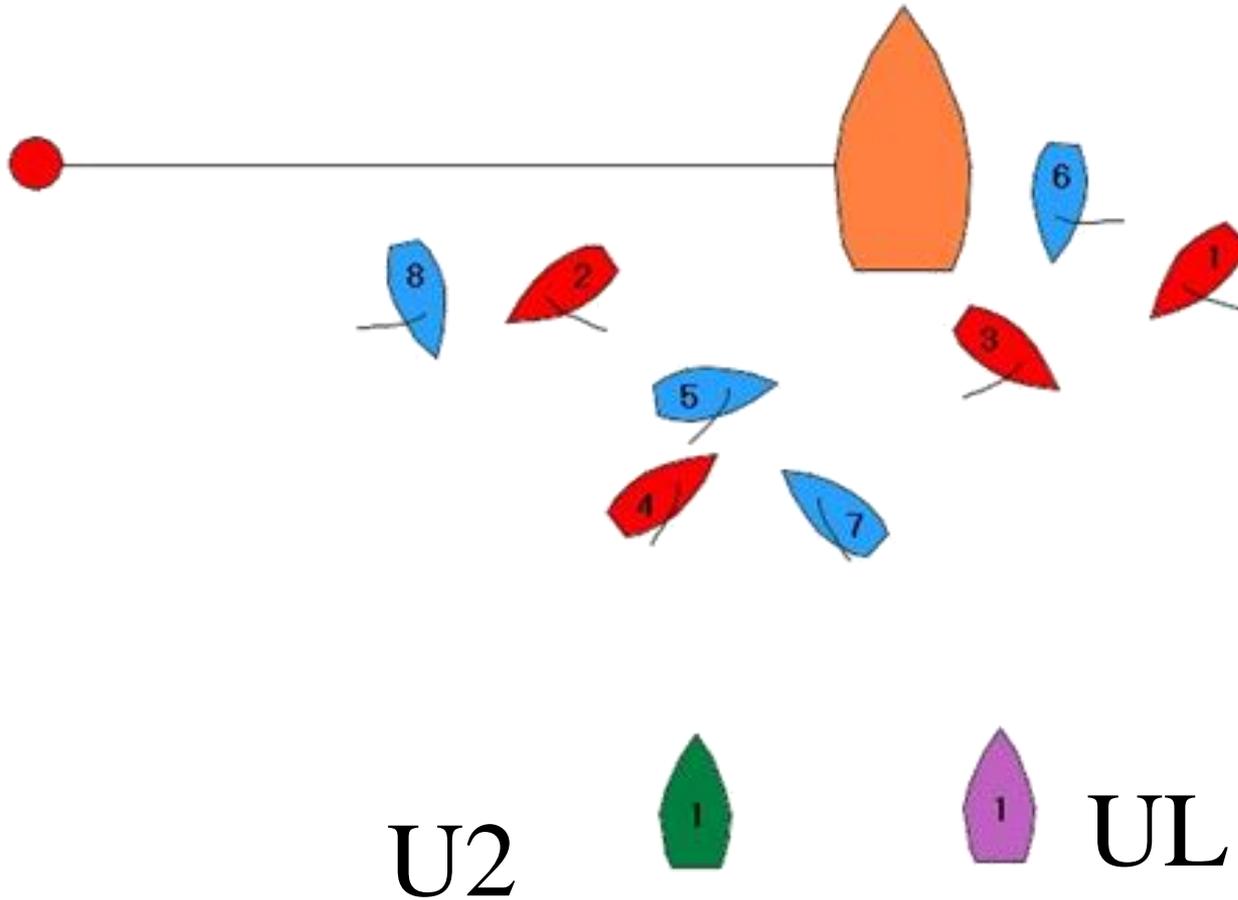
L'umpire leader (UL violet) de ce match se place
du côté du bateau-comité de la ligne de
départ.



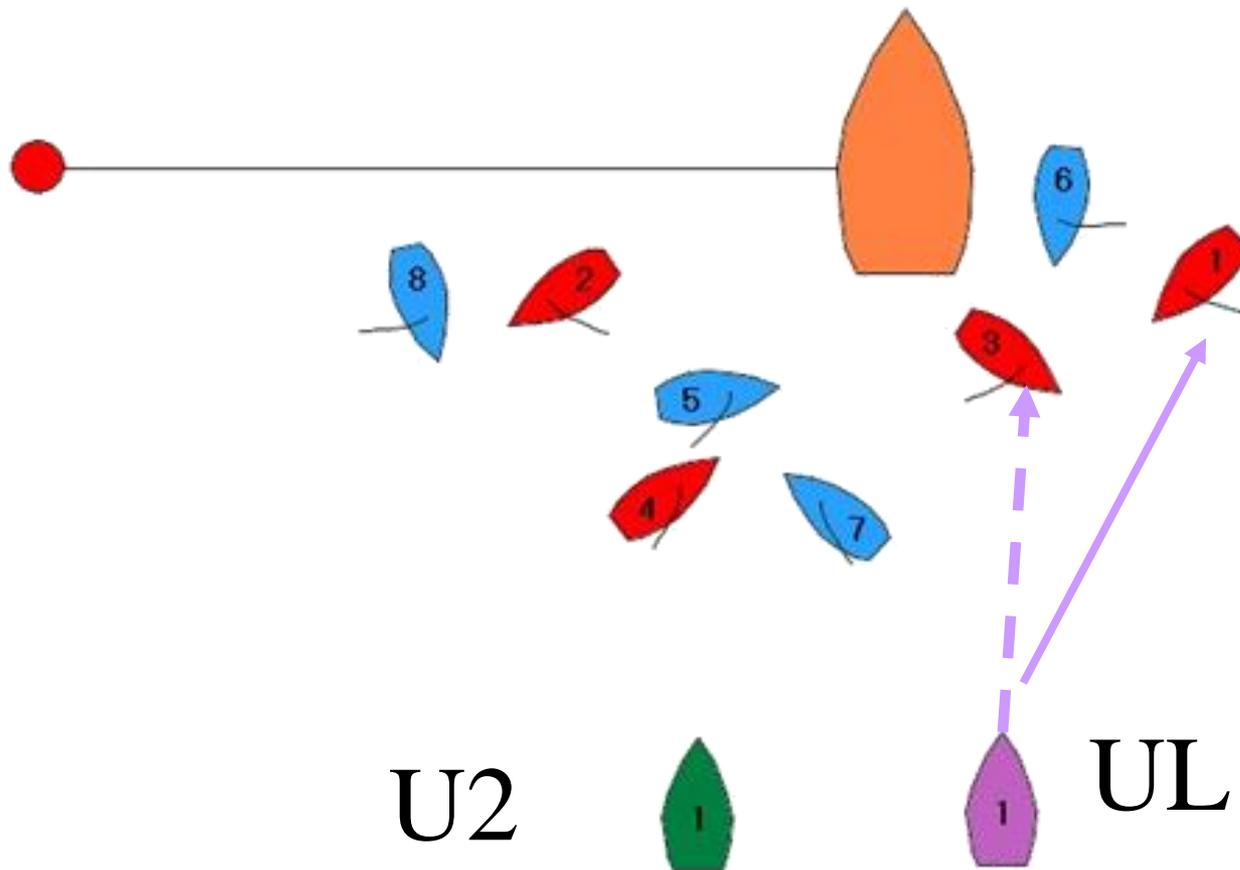
Le deuxième umpire (U2_{vert}) du match prend l'extrémité bâbord de la ligne de départ à gauche de UL.



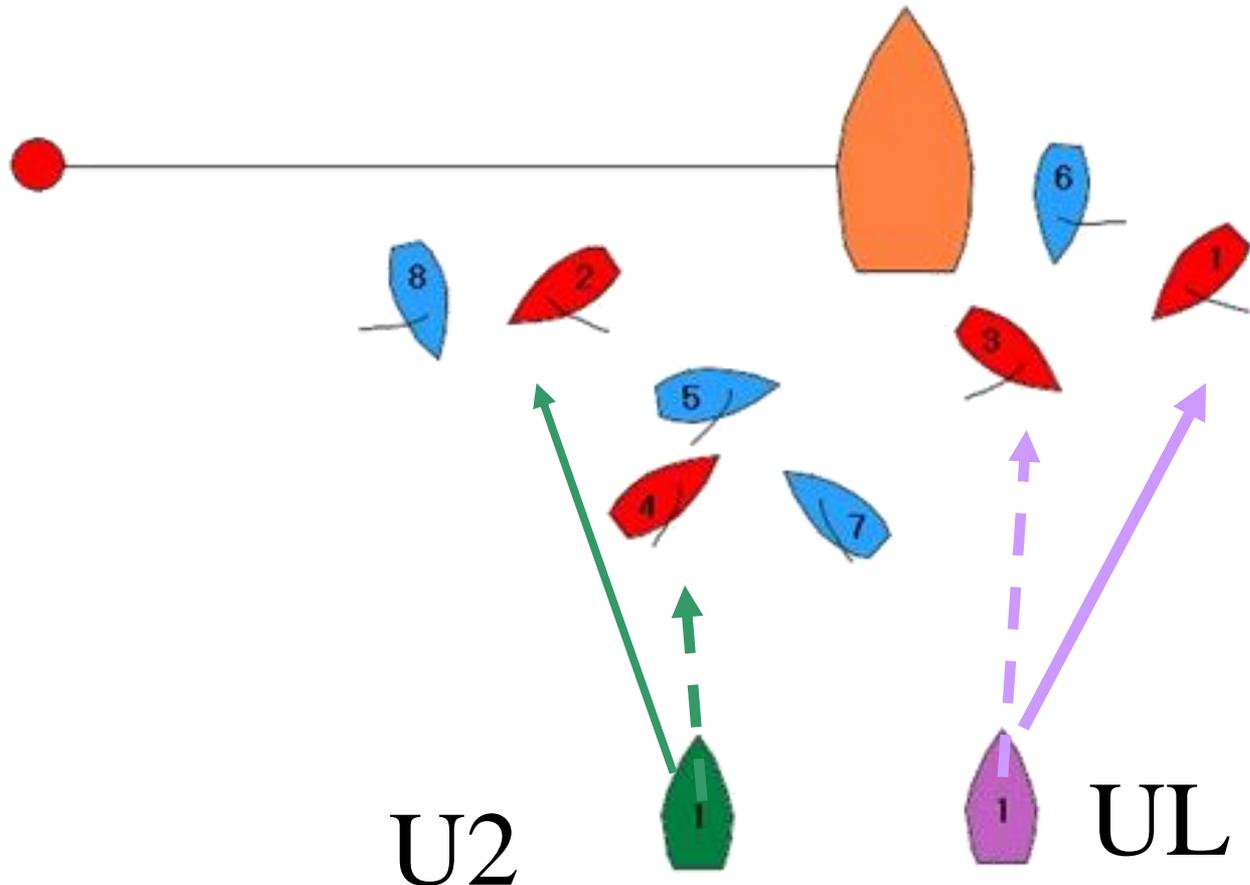
Repérer ses bateaux



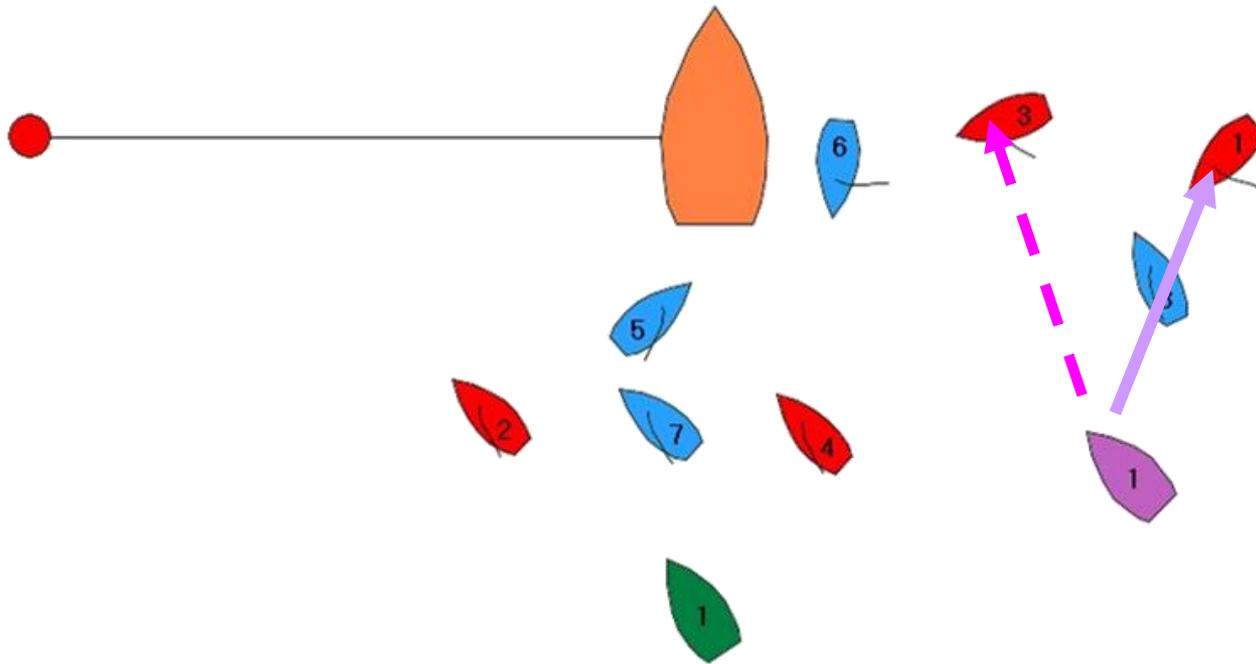
L'umpire qui est à tribord dans le bateau
UL(violet) surveille le bateau de droite,
celui qui est à bâbord prend le suivant vers la gauche.



L'umpire qui est à tribord dans U2 (vert) prend le suivant vers la gauche et l'umpire de bâbord sur U2 prend le dernier à gauche. Tous les bateaux rouges seront arbitrés ...

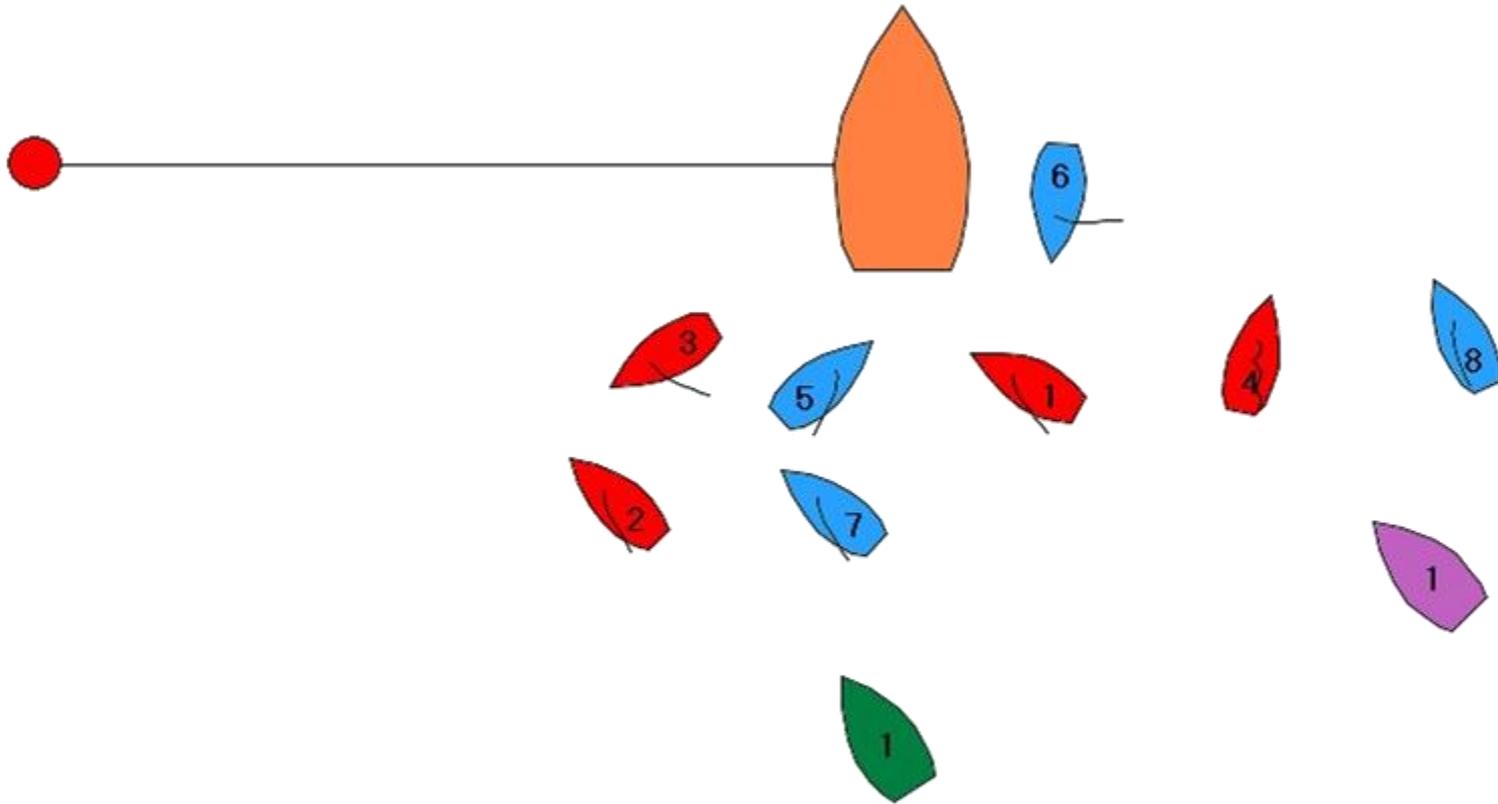


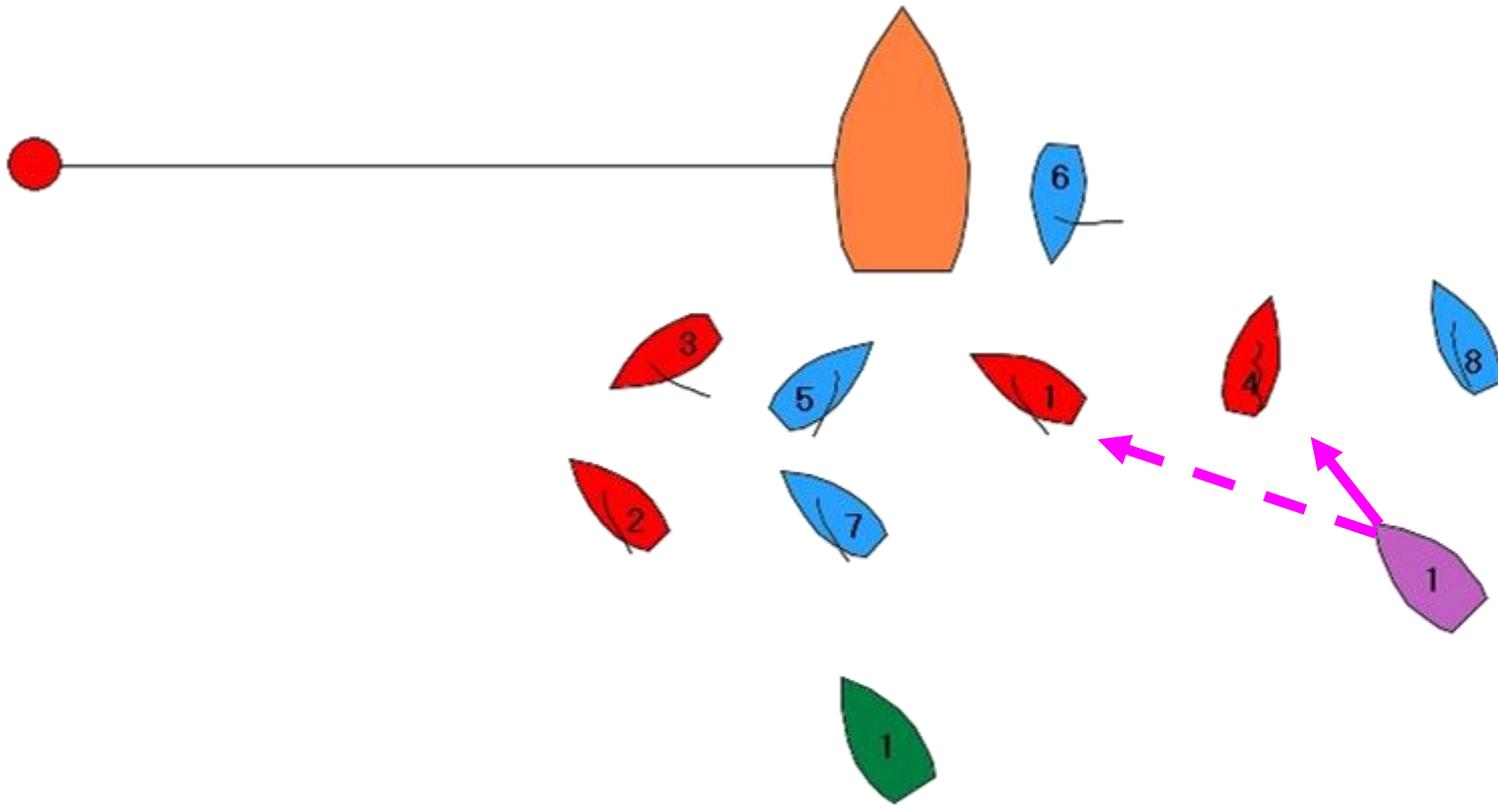
Le pilote précise quel bateau il observe
quand la console est à tribord



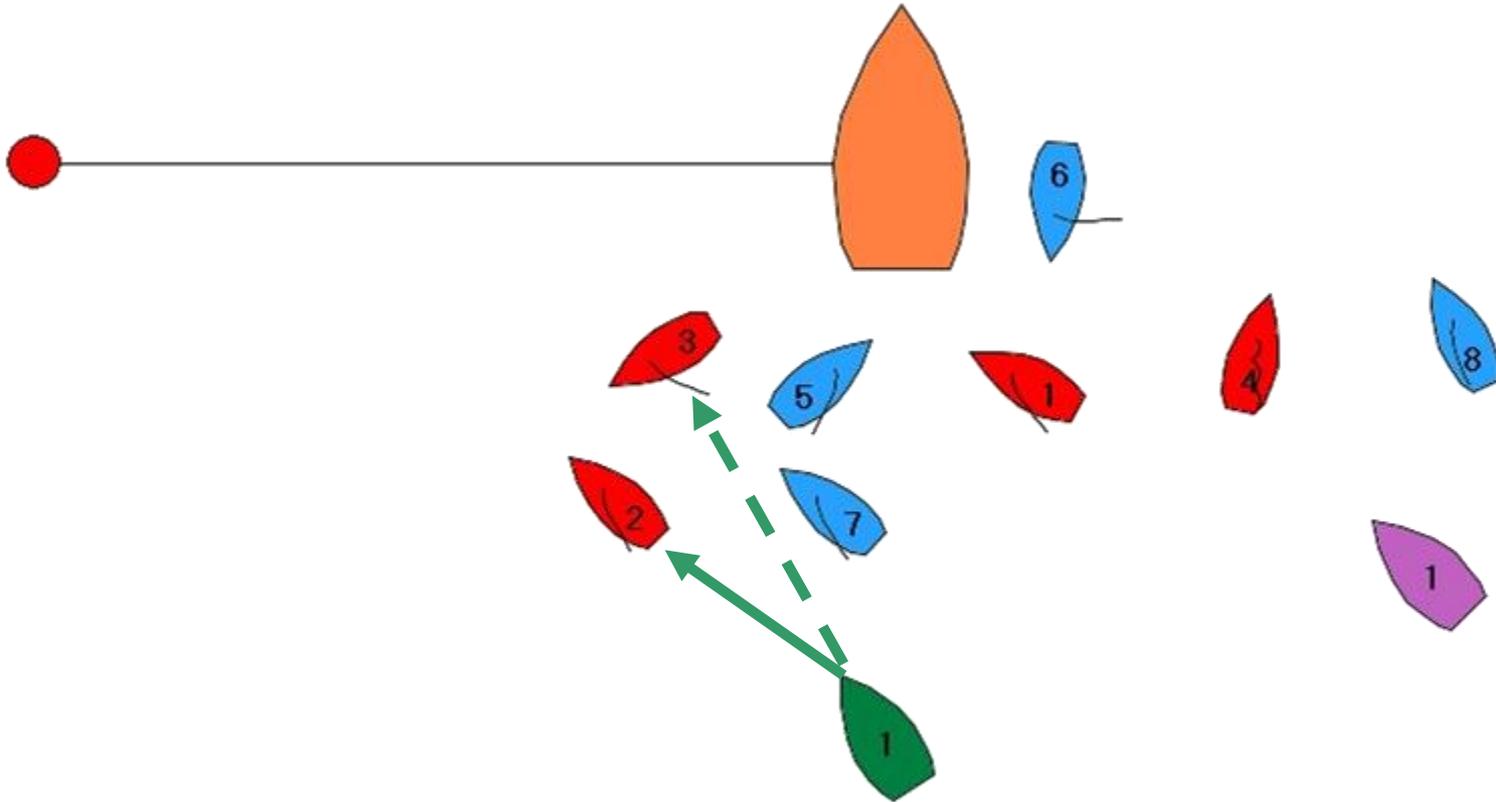
UL (violet) : “Je prends le 1, tu prends le 3”

Quand les situations changent



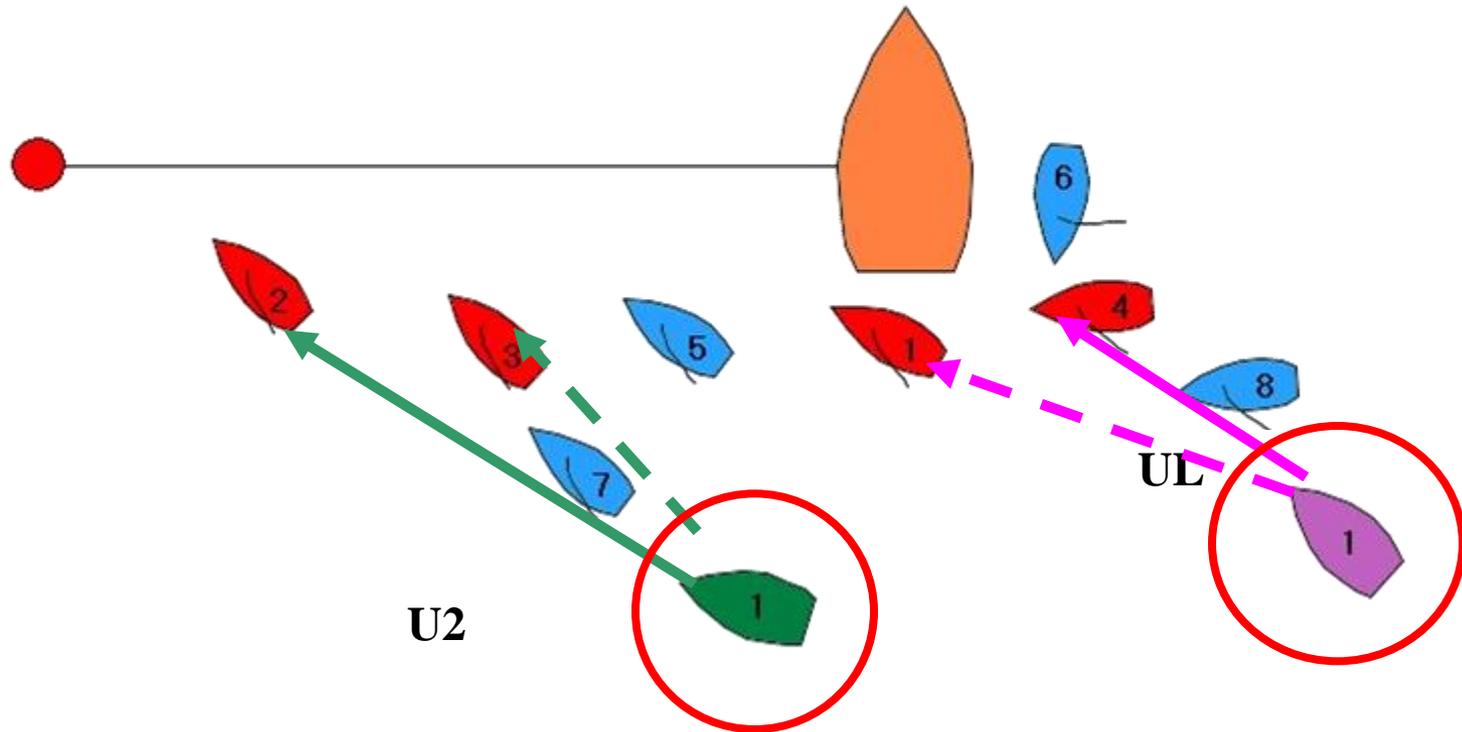


UL (violet) “je prends le 4, tu prends le 1”



U2_(vert) “je prends le 2, tu prends le 3”

En s'approchant de la ligne pour partir



UL devrait prendre les bateaux qui partent le plus près du bateau comité et se positionner pour voir tous les incidents.

U2 devrait suivre les bateaux rouges qui se trouvent à gauche de UL

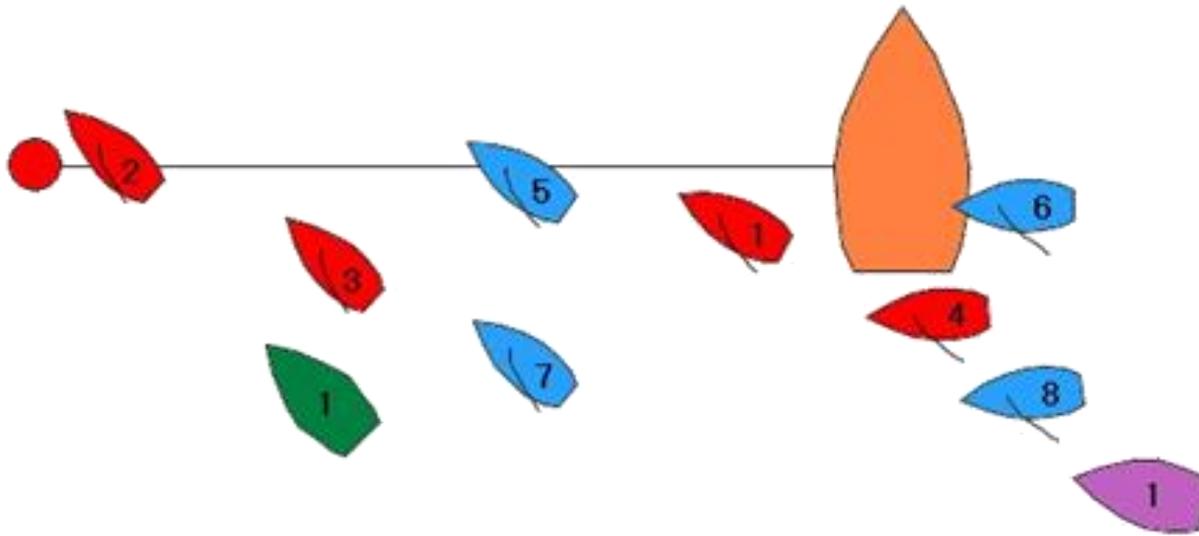
Pendant les 10-15 dernières secondes,
les umpires doivent conserver
les mêmes bateaux
pour se souvenir de la façon
dont les **engagements ont été établis.**

Le départ



Surveiller tous les bateaux pour la règle 42

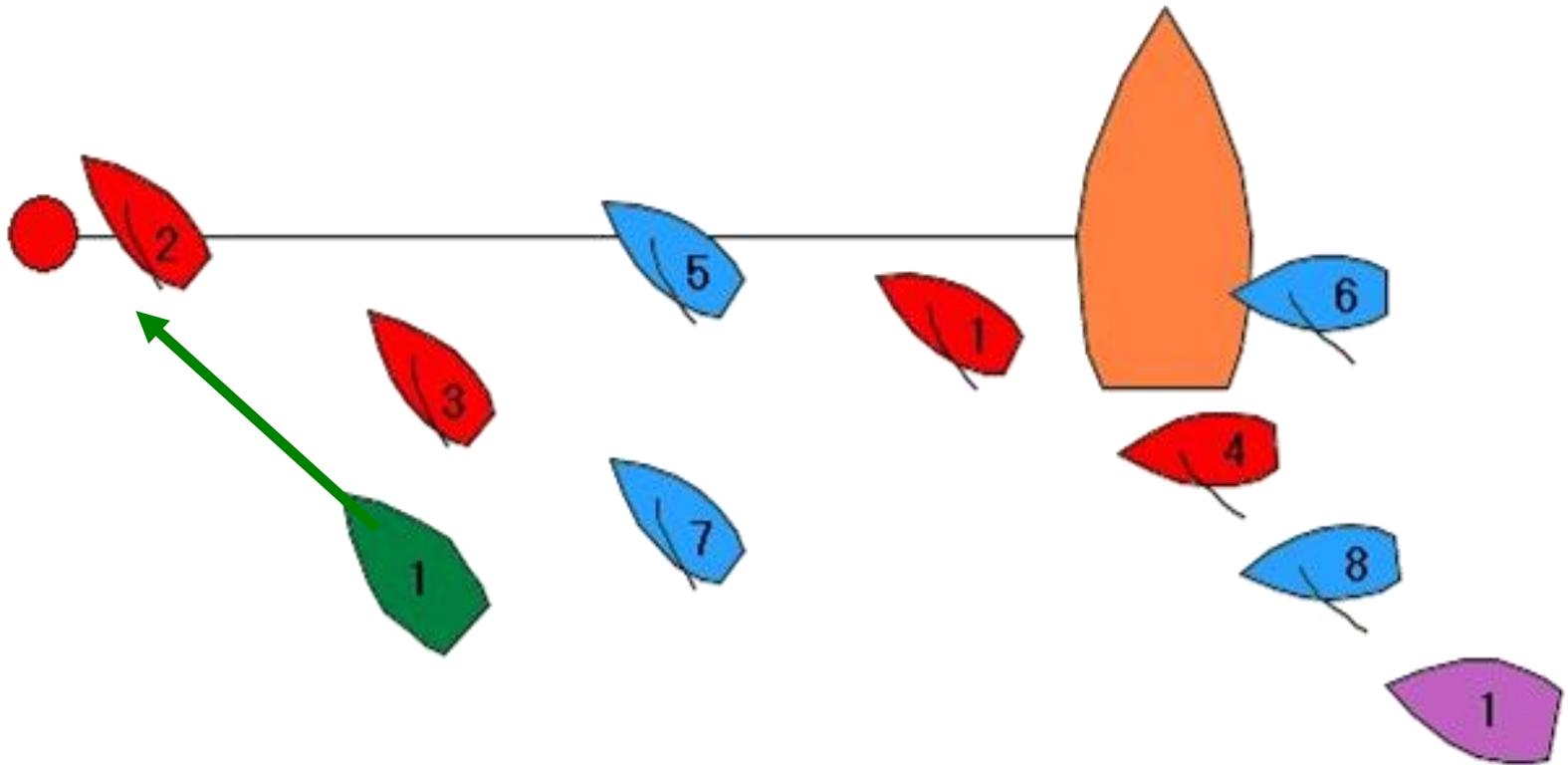
quelle que soit l'équipe (bleu ou rouge)



et

pour pouvoir les informer en cas de rappel
individuel (OCS).

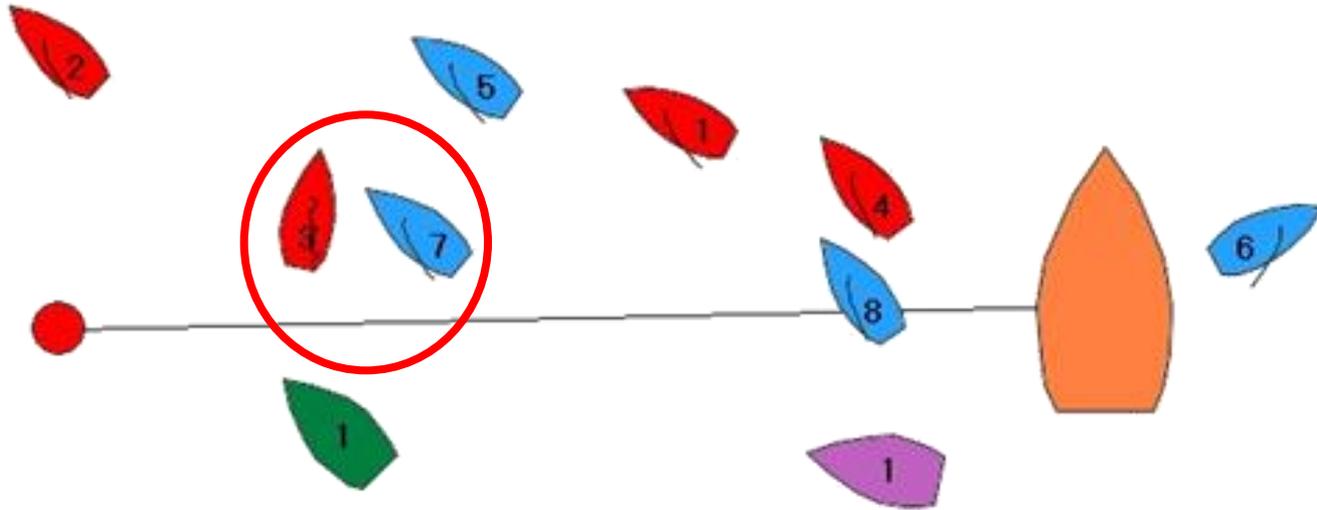
U2 garde un œil sur la marque



Pourquoi surveiller les OCS

- Si un bateau est OCS il doit revenir... et vous ne devez pas vous trouver sur sa route.
- Si vous y êtes, il vaut mieux reculer ou s'arrêter... plutôt que d'accélérer pour s'éloigner.

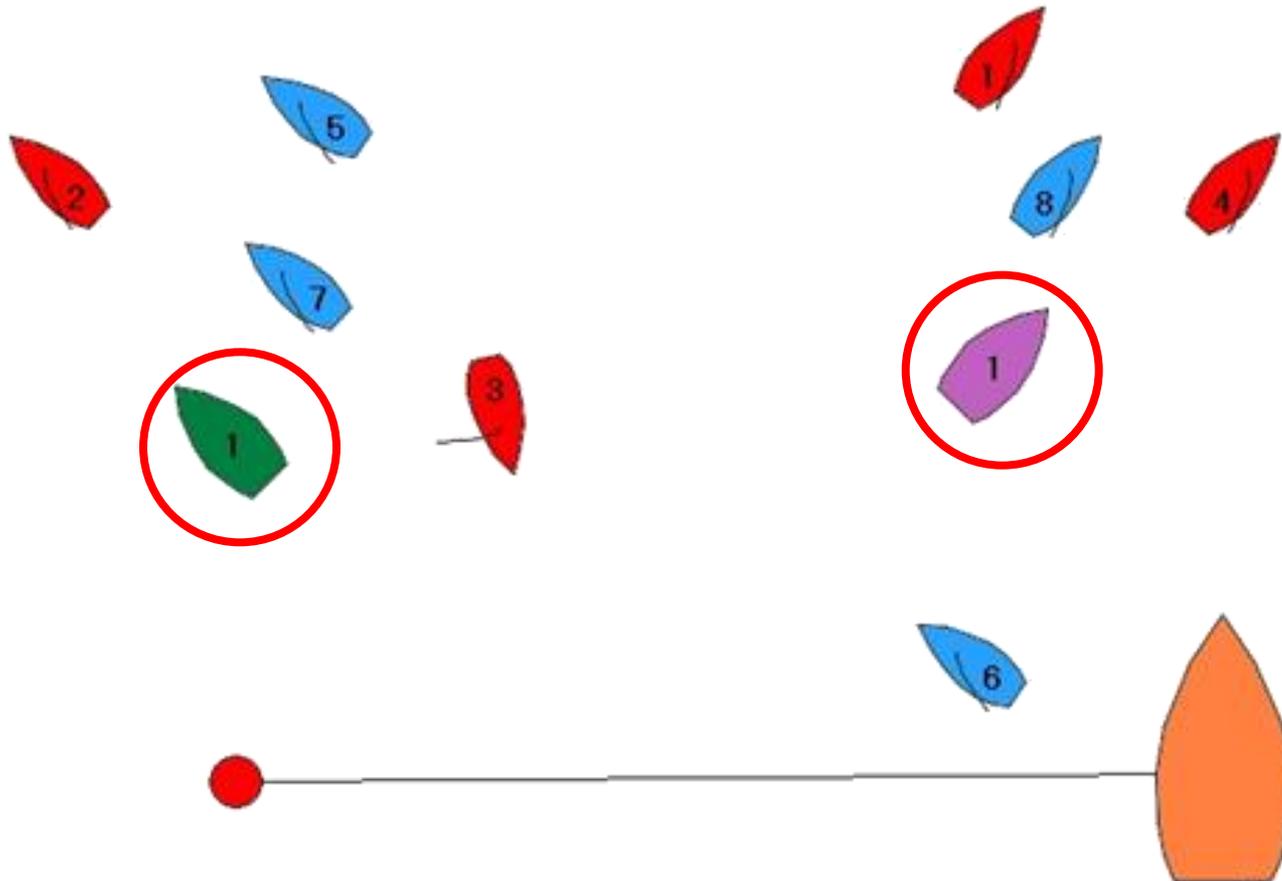
Oups!



Après le départ, les umpires devraient *conserver les mêmes bateaux* pendant les 30 premiers mètres ou pour être certains que tous les éventuels incidents seront observés.

Le premier bord :

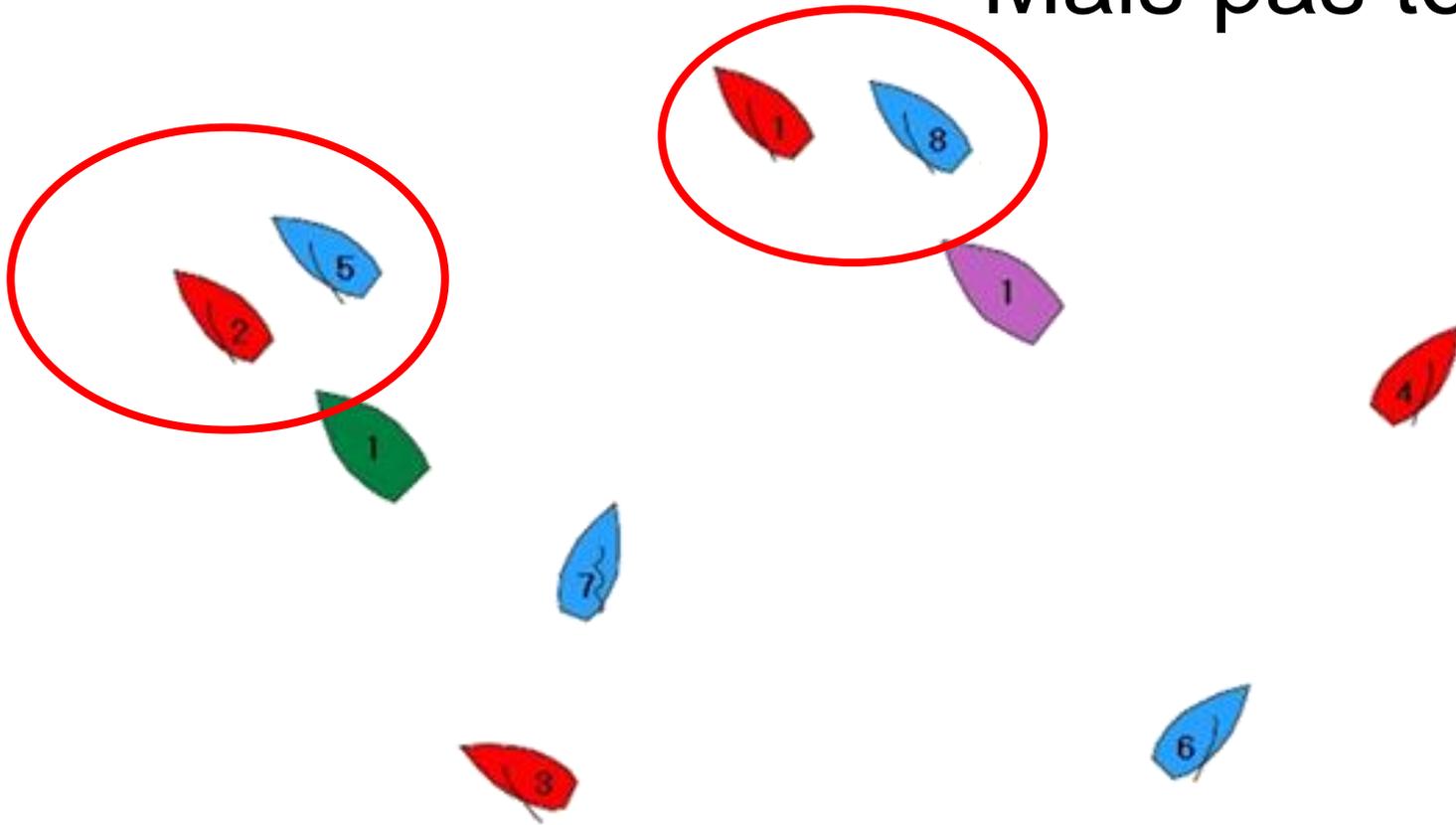
La flotte se partage en deux



UL (violet) partira à droite et

U2 (vert) partira à gauche.

Mais pas toujours

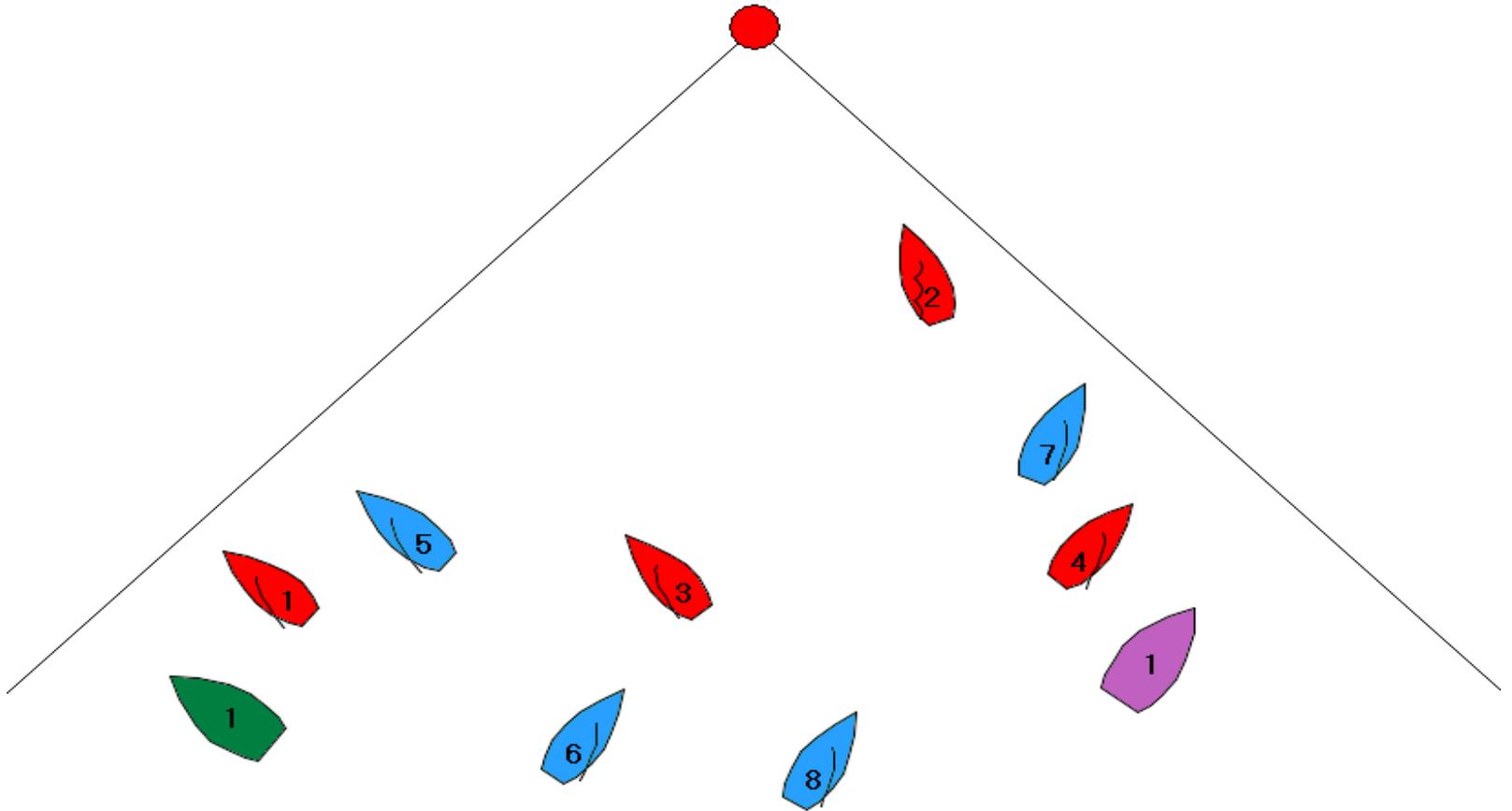


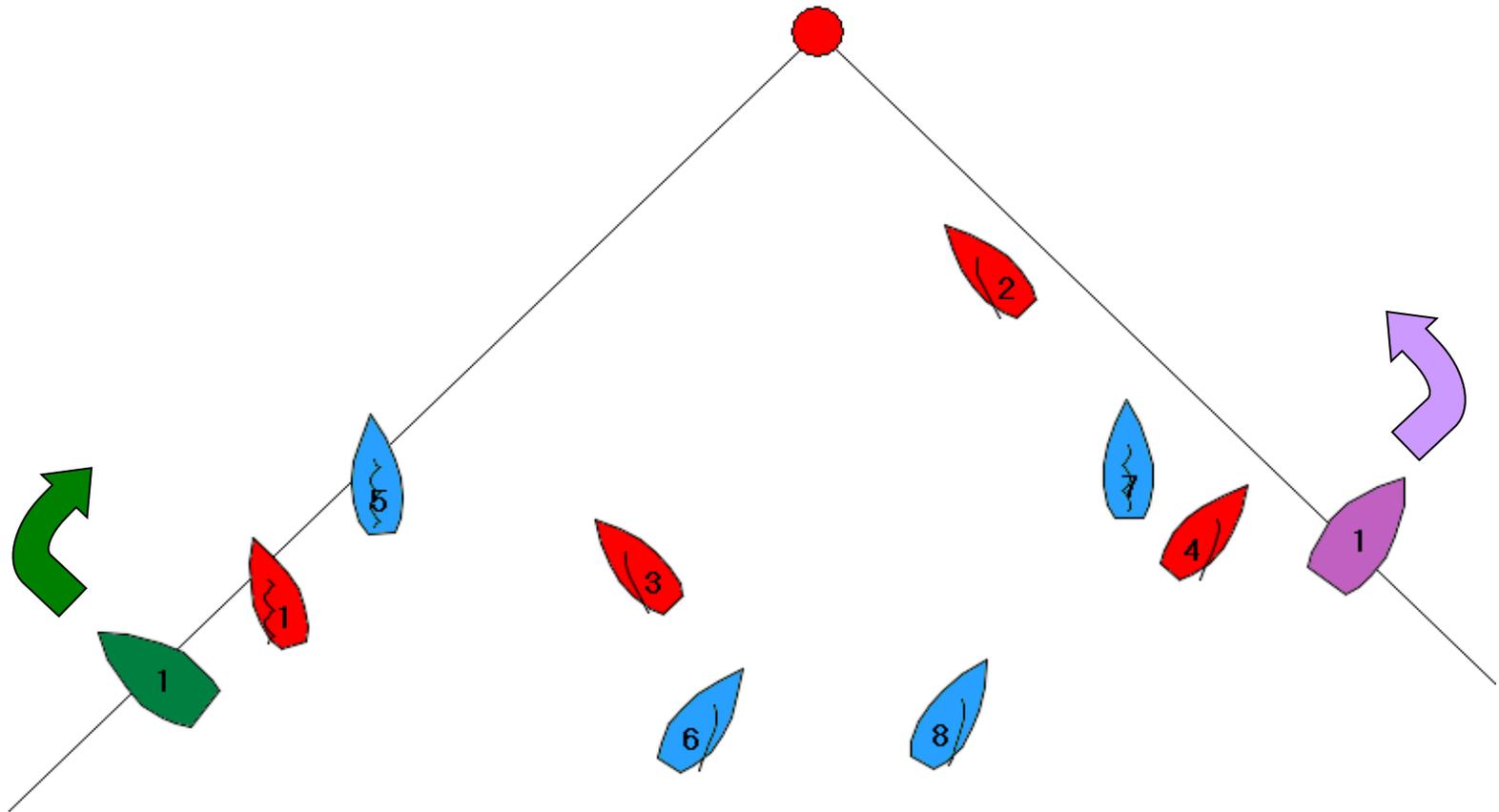
En dépit de la règle du « droite – gauche », le but est de se positionner pour couvrir les “paires qui se forment” (les bateaux qui se marquent).

A quelle distance?

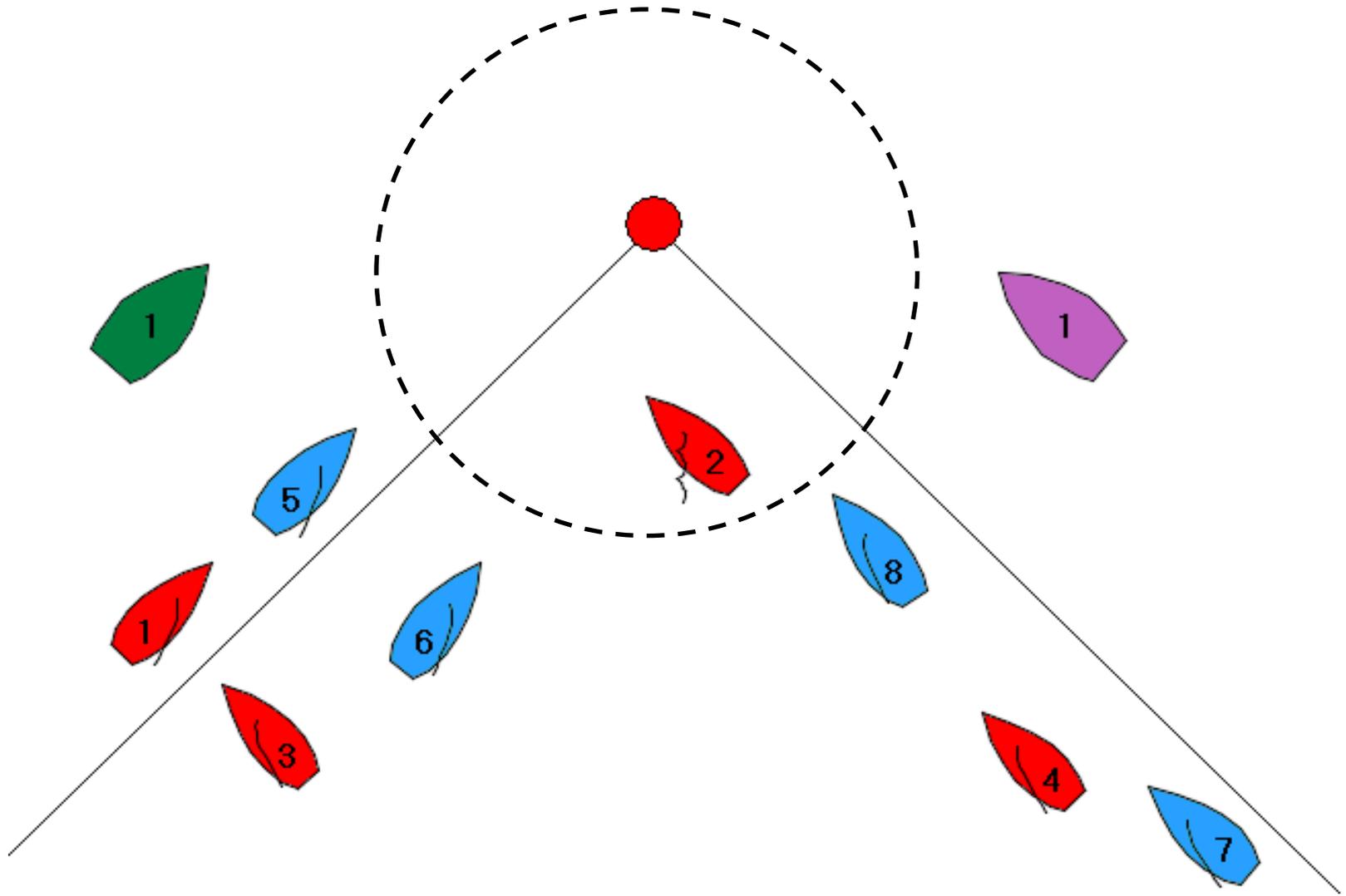
Le plus proche possible :
soit 2 à 3 longueurs de
bateaux

En approche des laylines

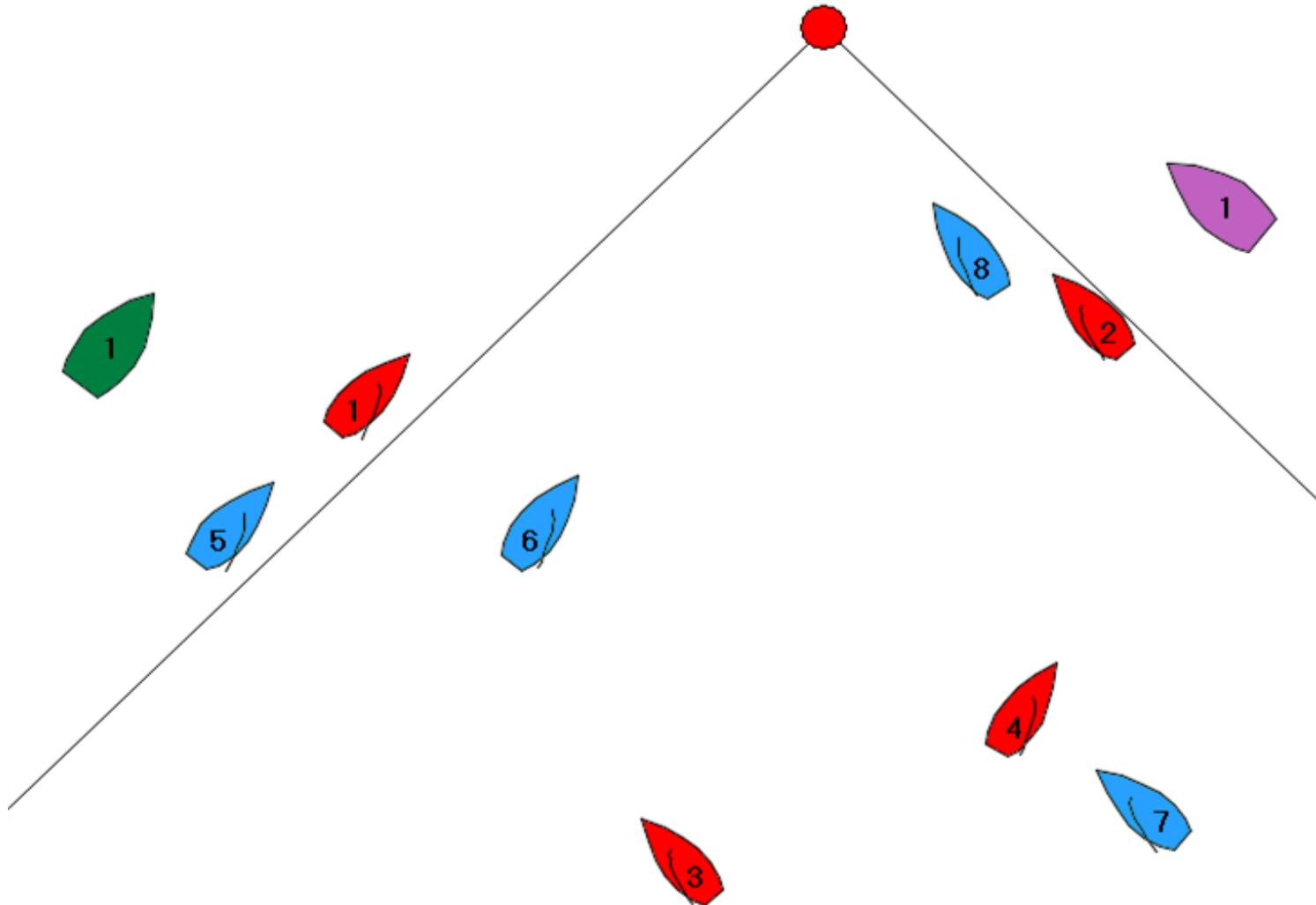




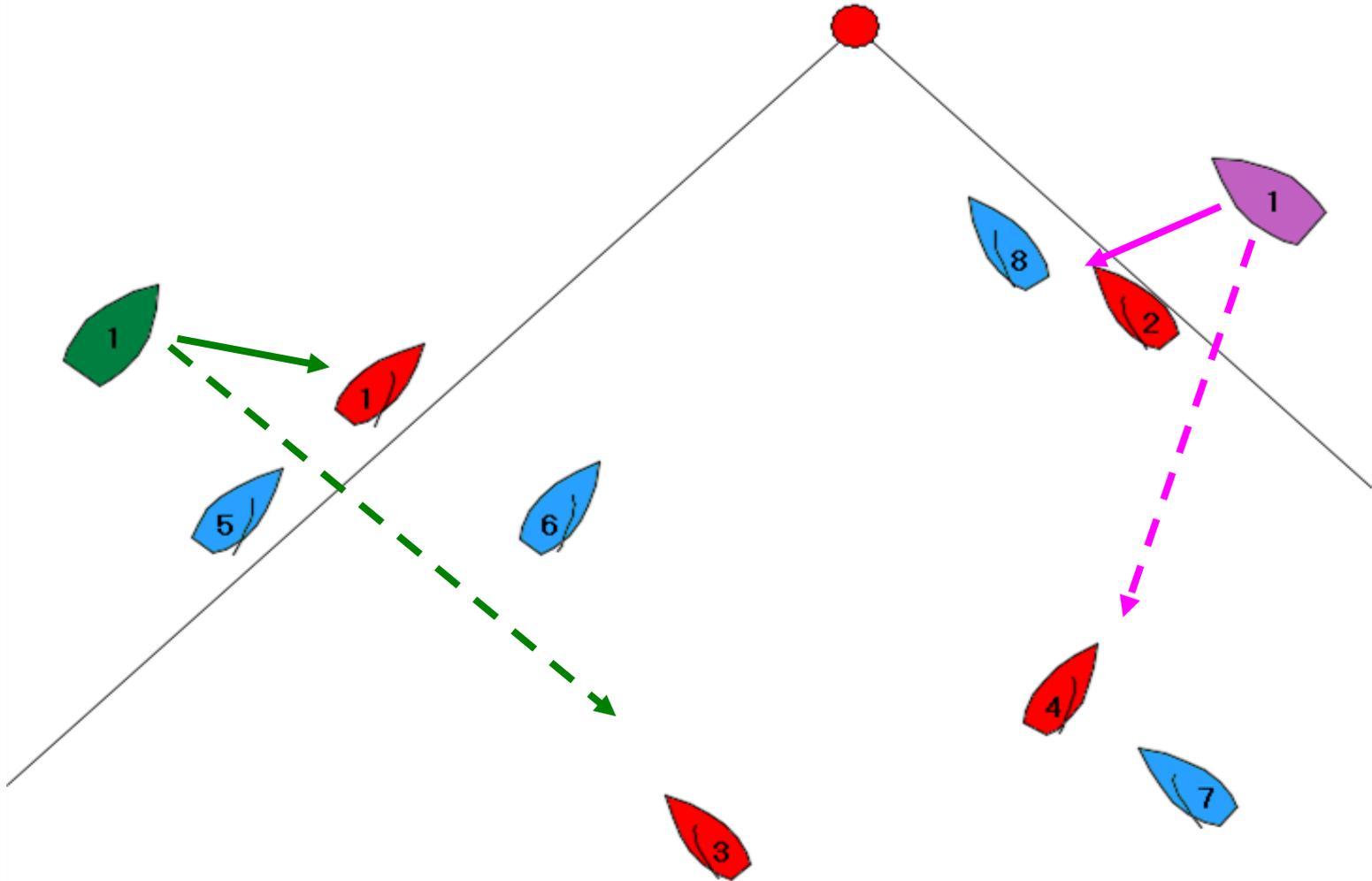
Quand la flotte approche les bords du cadre, les bateaux umpires devraient se déplacer pour être en dehors de ces bords du cadre (laylines)



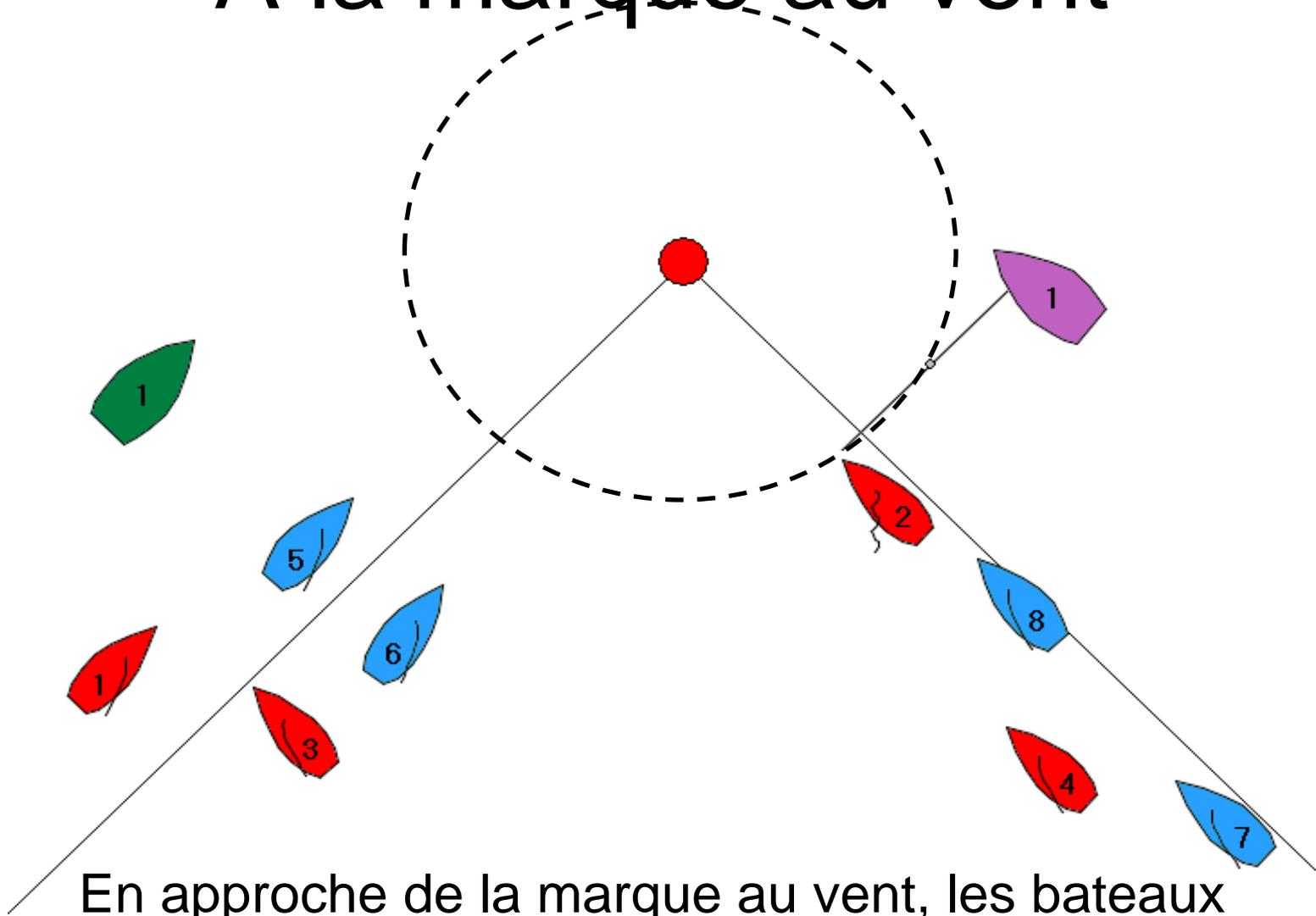
Que se passe-t-il pour les bateaux qui se trouvent au milieu (en retard)?



Un arbitre de chaque bateau umpire doit les surveiller.
Les pilotes surveillent ceux de devant



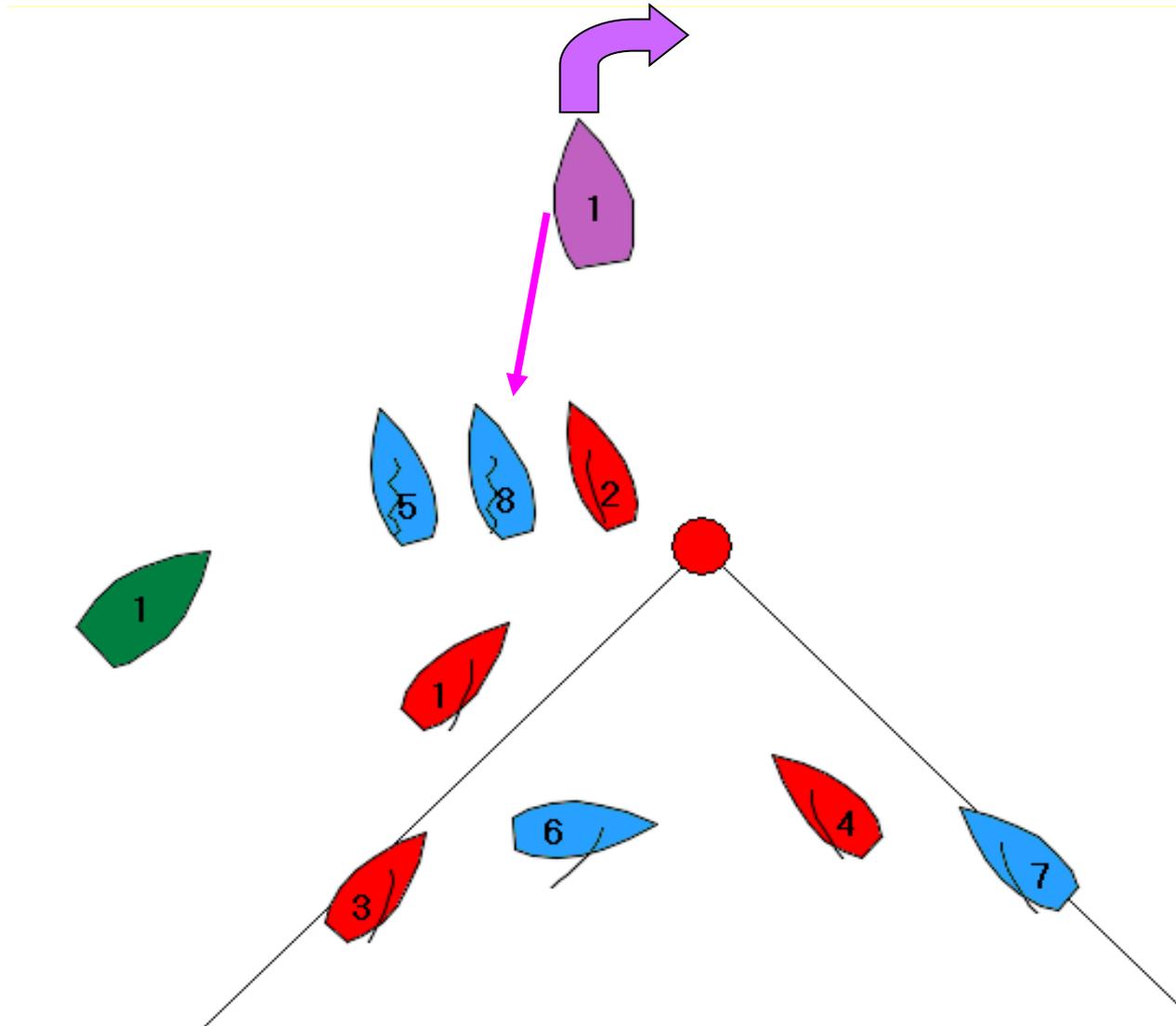
A la marque au vent



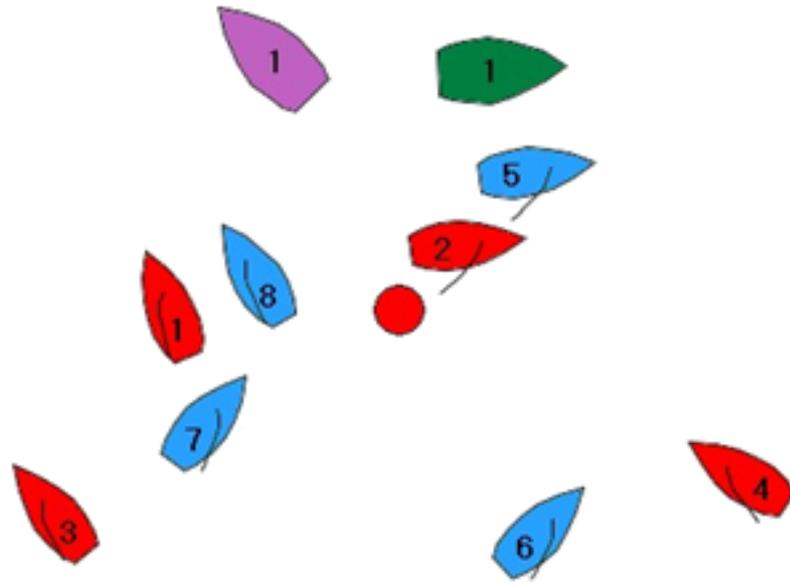
En approche de la marque au vent, les bateaux umpires doivent se positionner pour voir les engagements des bateaux qui atteignent la zone.

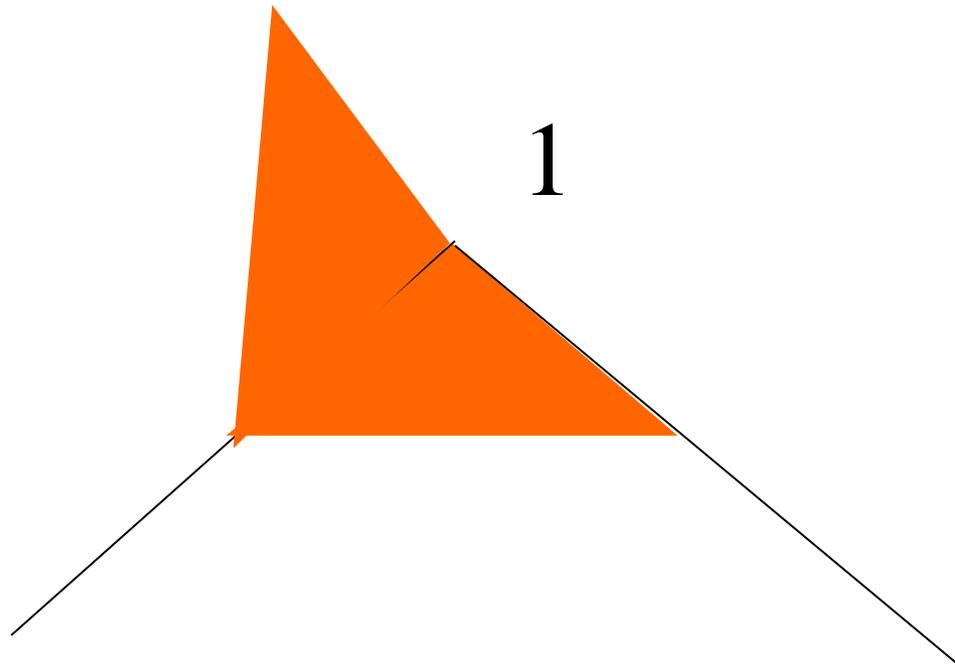
Le bateau umpire de la première paire (violet ou vert selon la situation) doit prévoir d'être au vent de la première marque et de rester dans cette position pour voir toutes les actions avant que les bateaux se dirigent vers la marque

2.



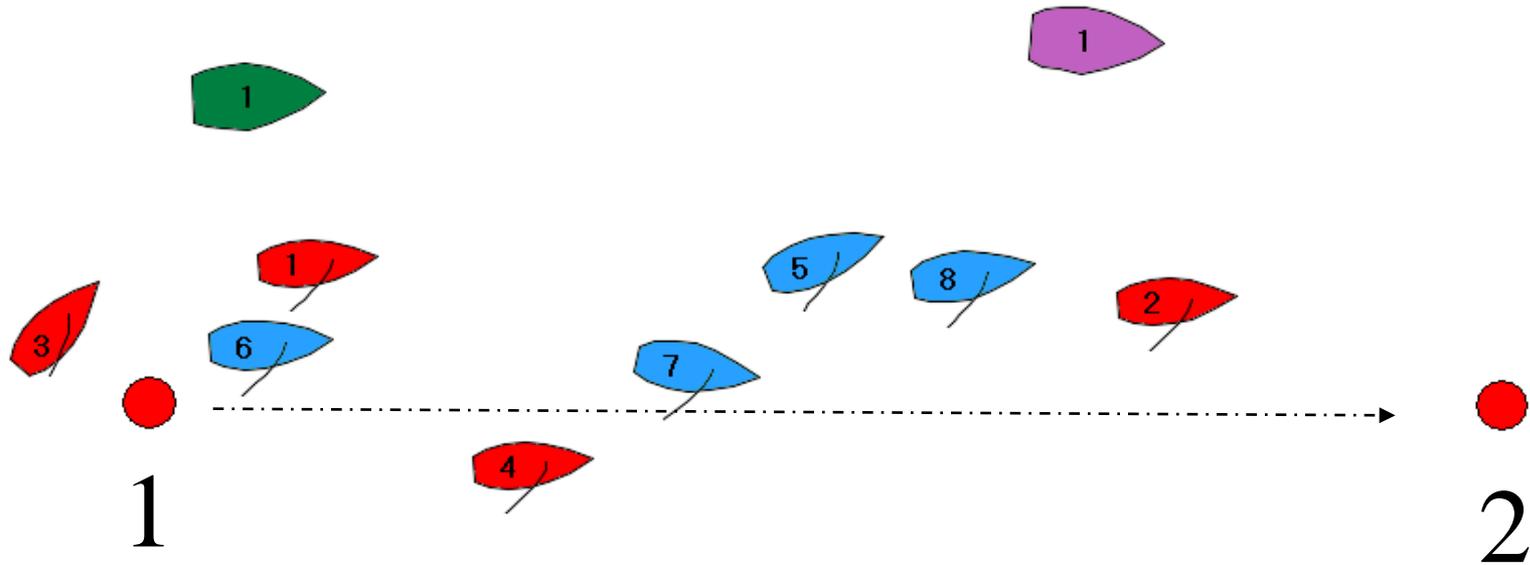
Le deuxième umpire arrivé à la marque suit la deuxième partie de la flotte en restant à son vent.





Attention à la zone interdite aux umpires

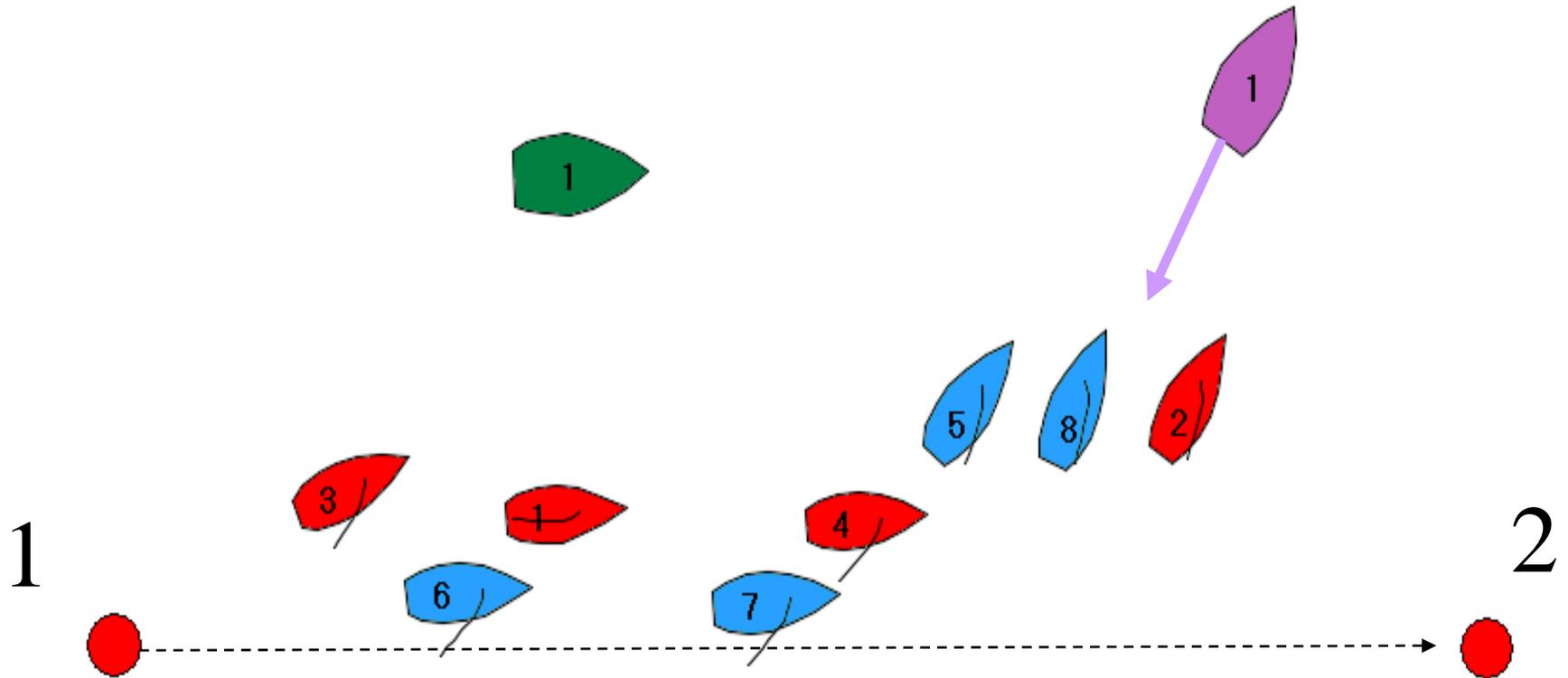
Le bord de largue du haut

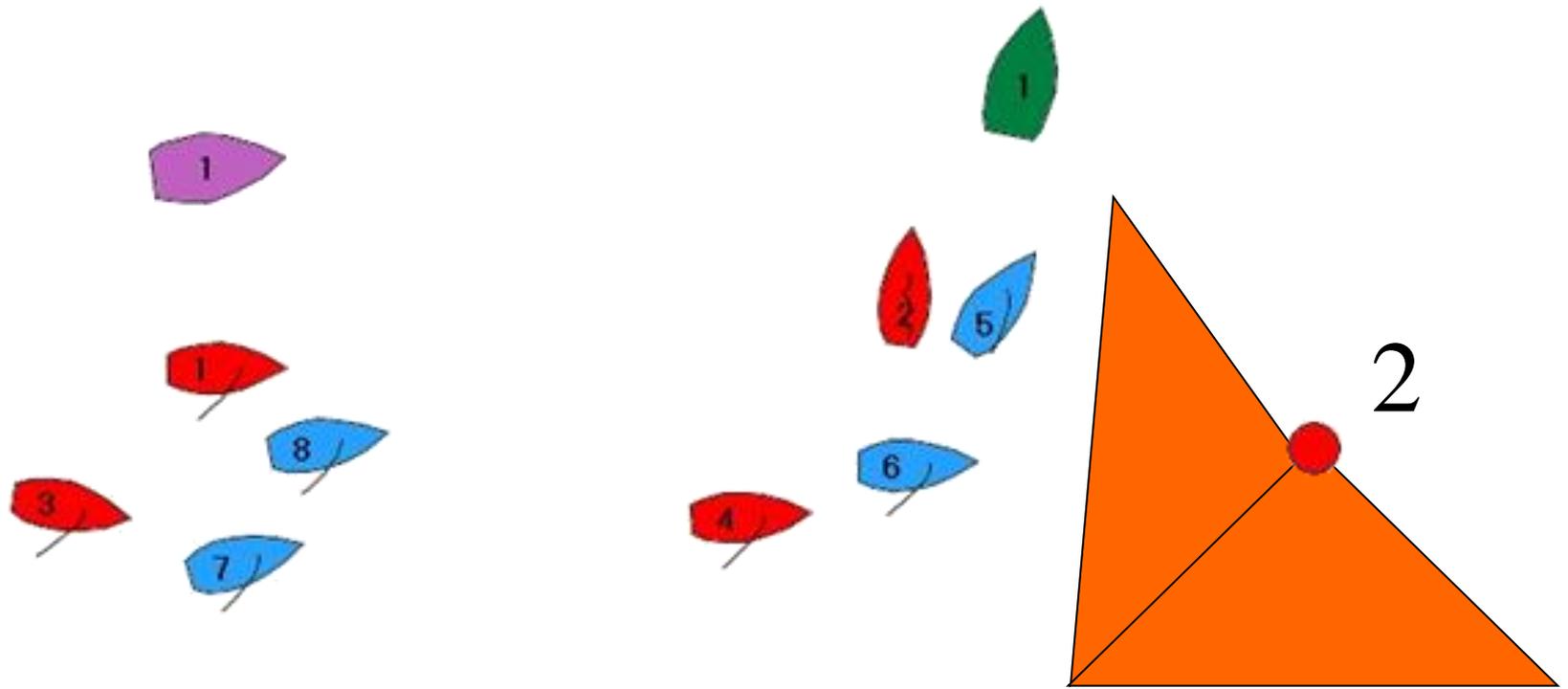


Le premier umpire arrivé à la marque au vent (violet ou vert selon la situation) suit le début de la flotte ... en restant à son vent. Mais les umpires se partagent la flotte. Il faut s'assurer que TOUS les bateaux rouges sont surveillés

Quand le premier umpire (vert ou violet
selon la situation) quitte la marque au
vent, l'autre devra surveiller les
espaces critiques

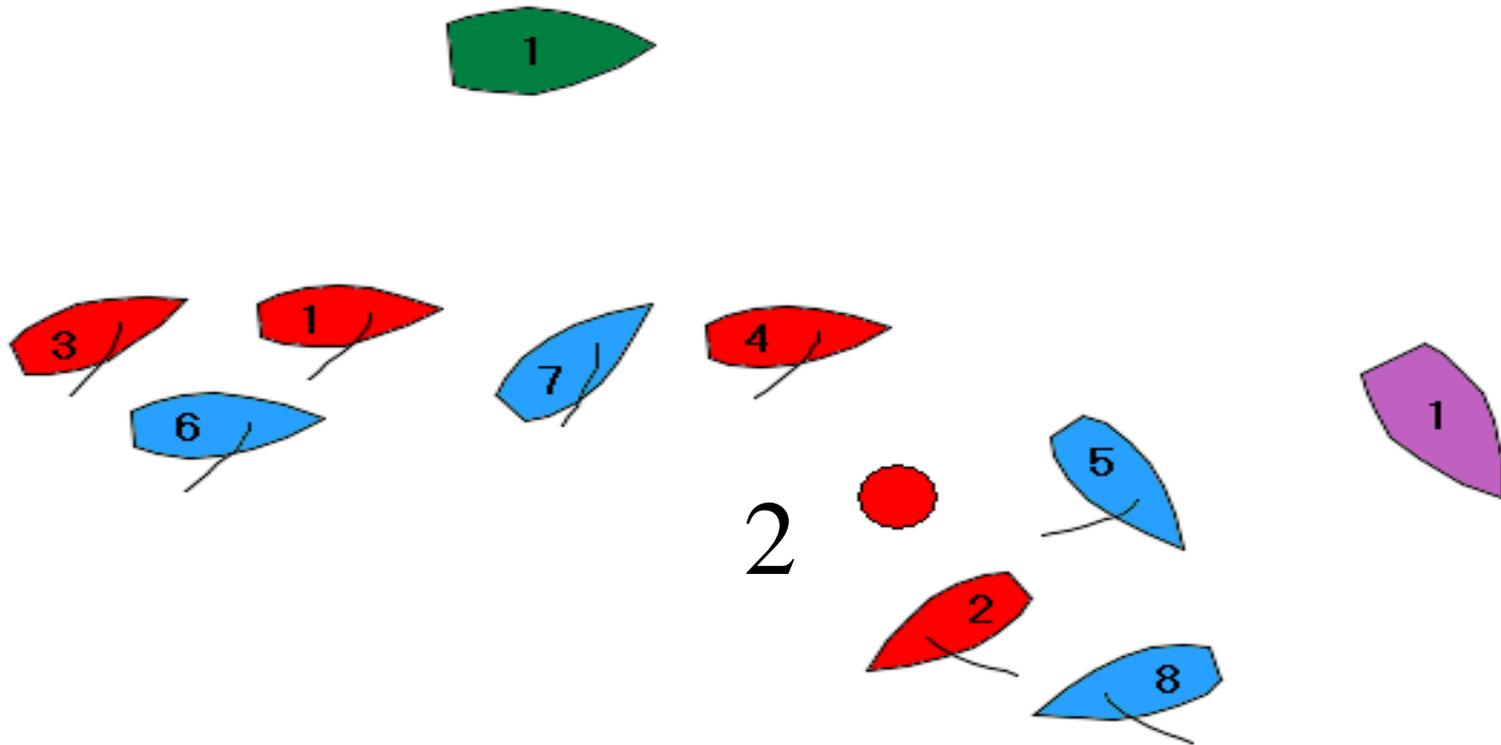
Mais ils restent au vent pour voir les engagements et s'assurent que tous les bateaux rouges sont arbitrés.





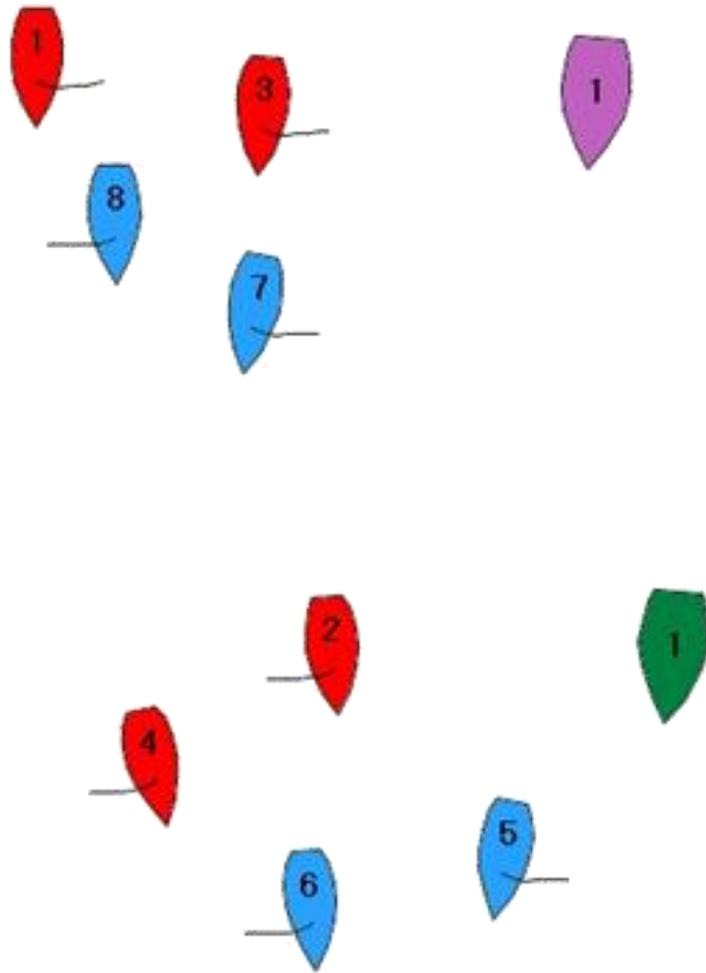
Les umpires resteront suffisamment au vent pour éviter les lofs et aussi éviter la zone orange

Le contournement de la marque 2
inclut souvent un empannage.



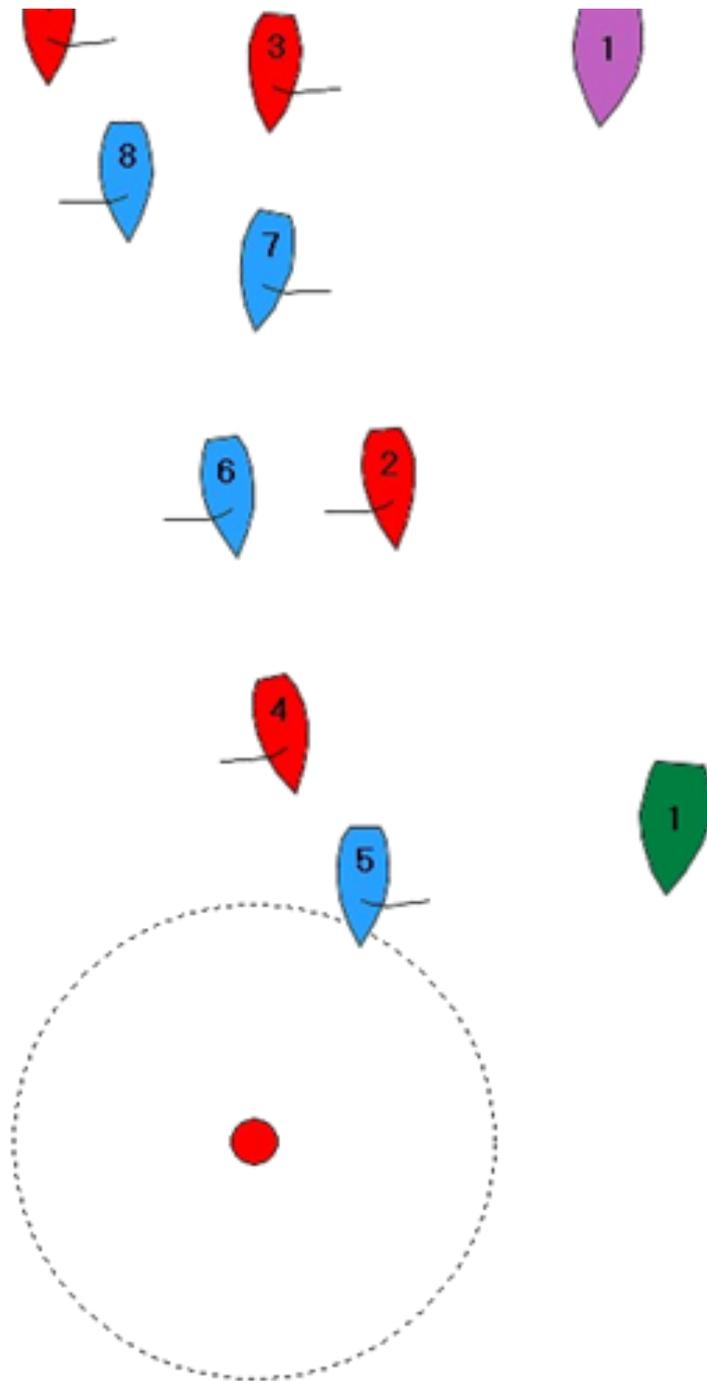
Le bord de vent arrière





Sur le bord de vent arrière les umpires restent sur le côté gauche de la flotte.

L'objectif est
de voir
comment se
créent les
engagements
pour
connaître les
éventuels
droits de lof.

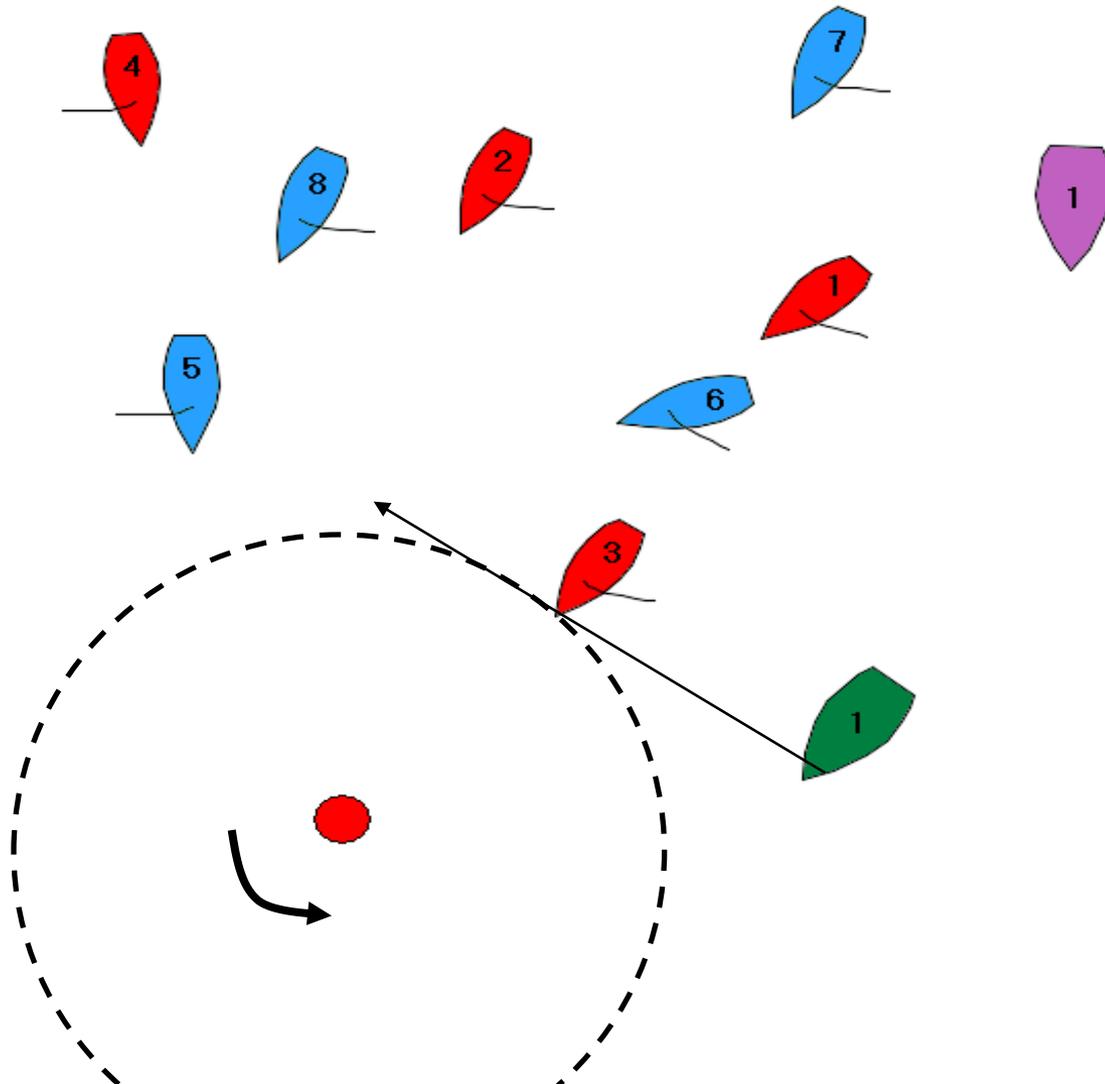


En approche de la marque sous le vent à contourner à bâbord

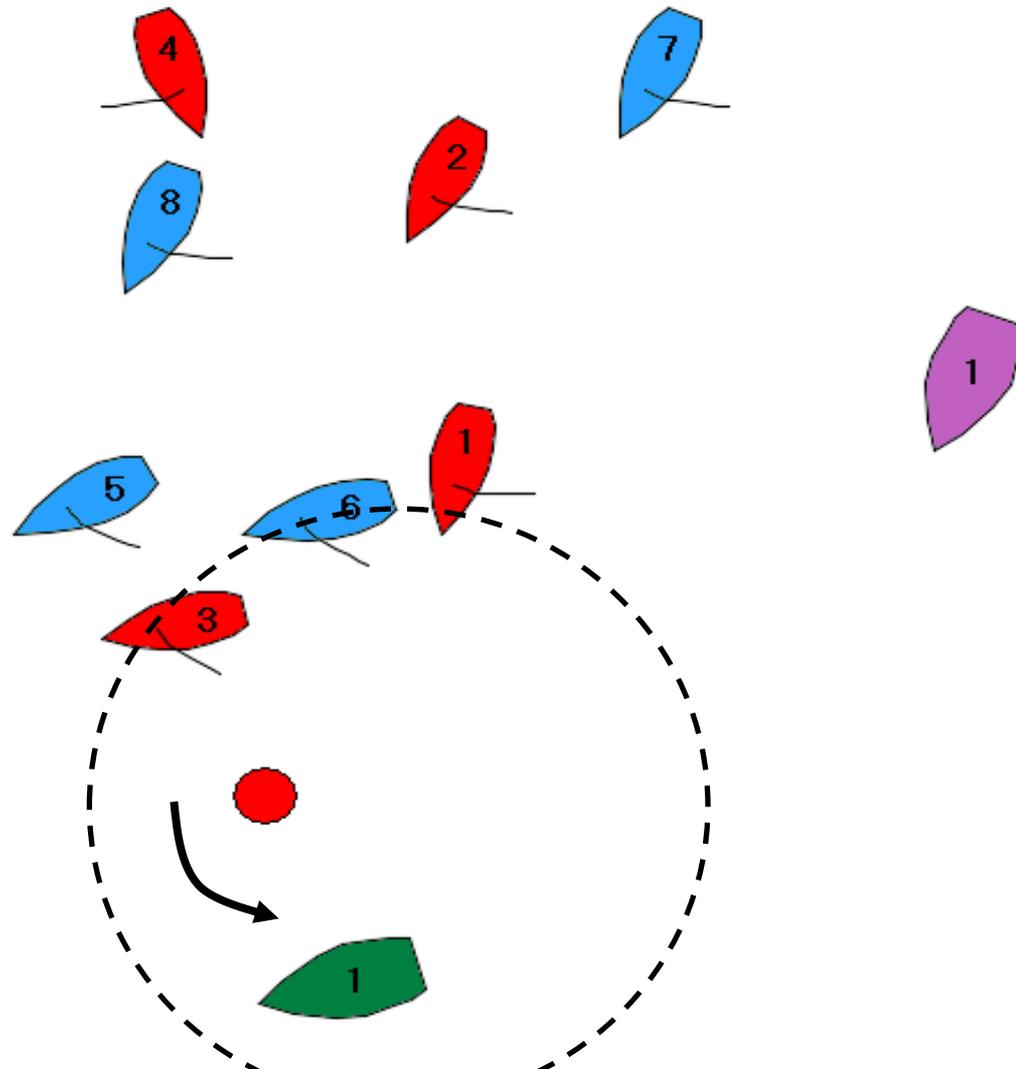
Pour un contournement à tribord, voir à partir de la diapositive 83



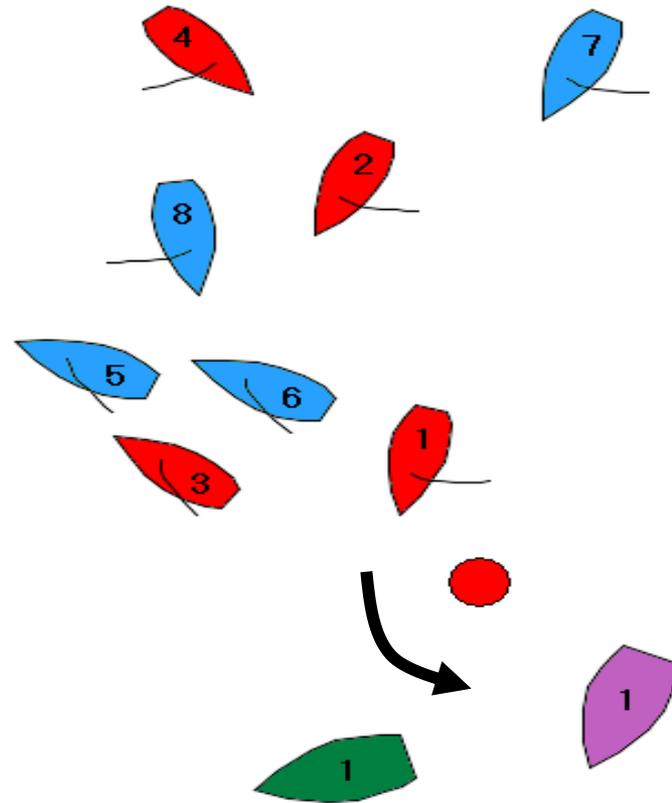
L'objectif : identifier tous les droits et obligations de ceux de derrière.



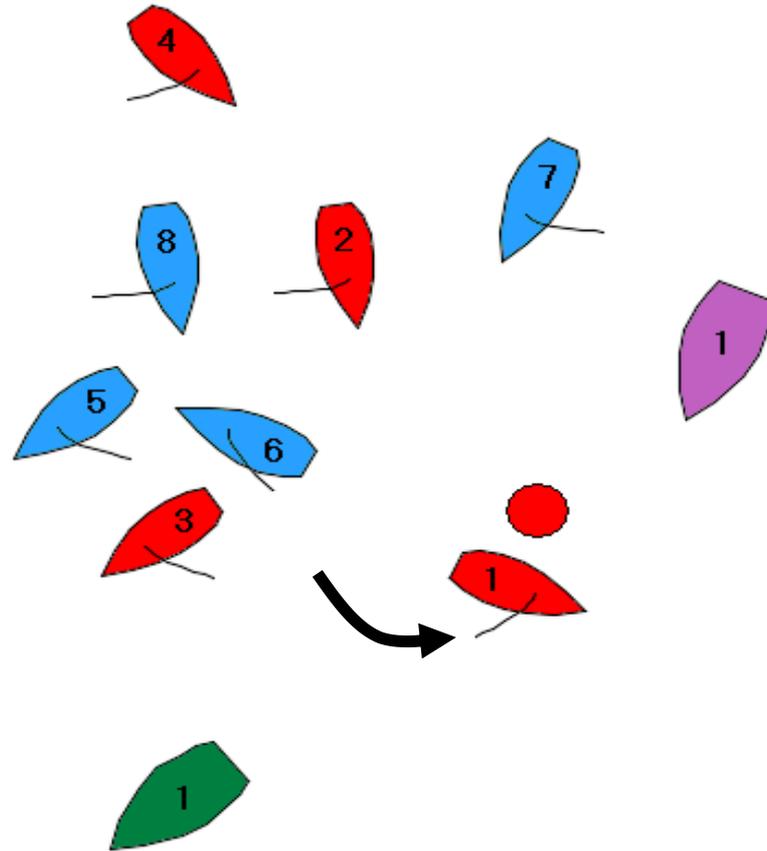
Puis se déplacer sous le vent de la
marque 3 (à contourner à bâbord)



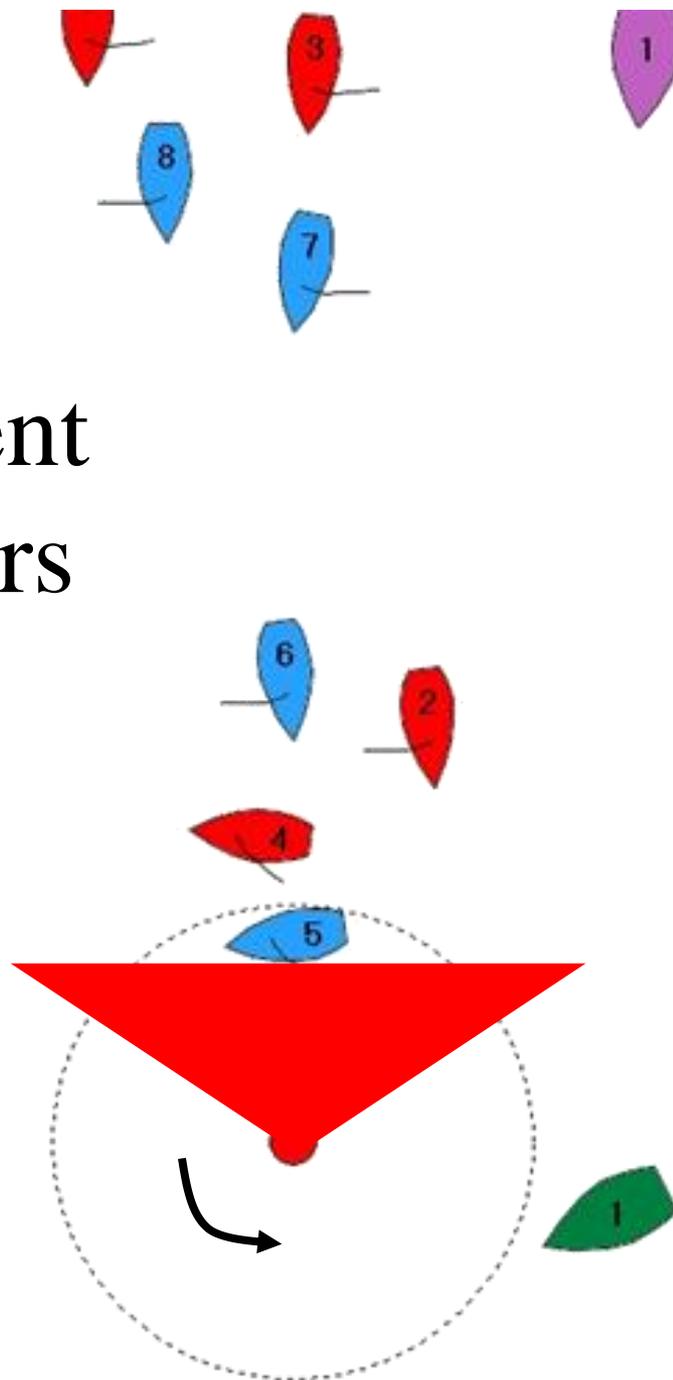
Le deuxième
bateau umpire
devrait aussi se
rendre sous la
marque 3 (si
cela est
possible)



..... S'il ne
s'arrête pas,
mais rester
dessous
aussitôt que
possible tout
en observant
où le « trafic »
se passe

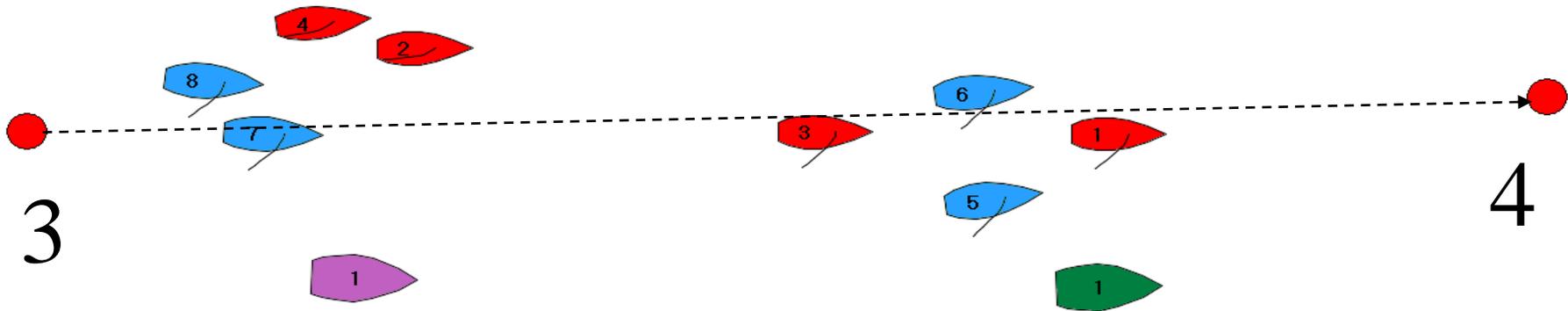


Les bateaux
umpires doivent
rester en dehors
de la zone
interdite (rouge)

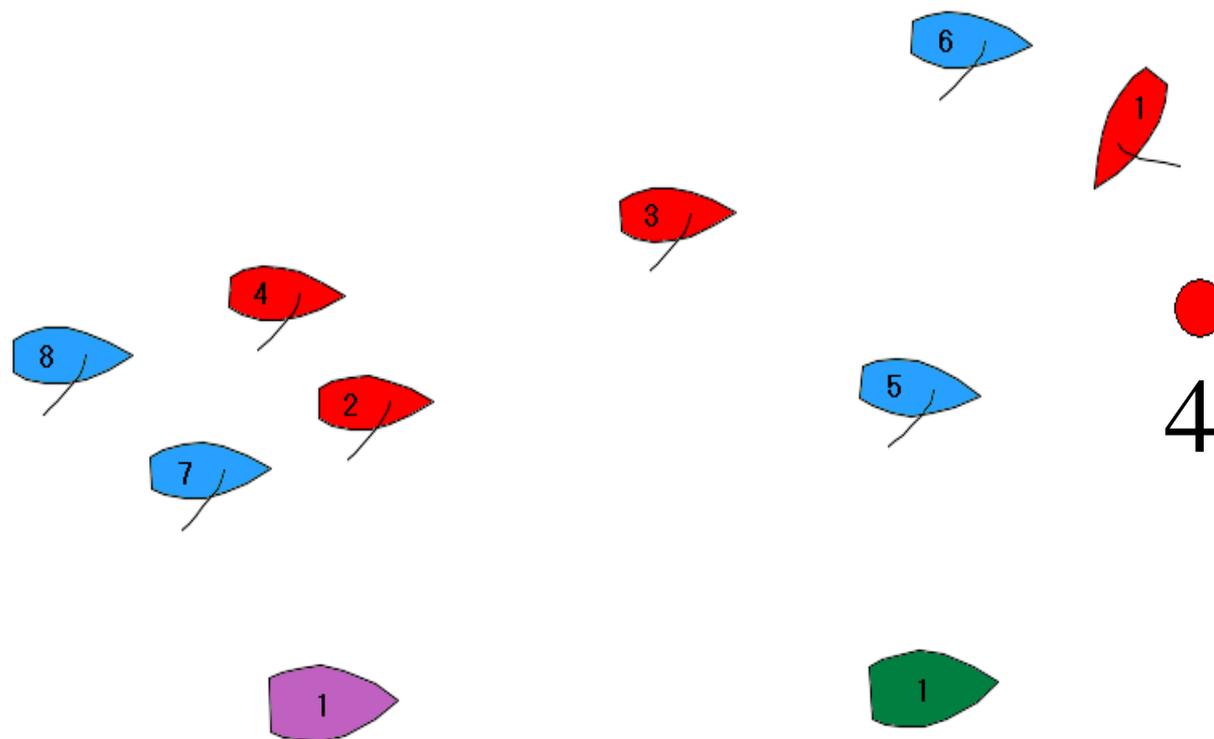


Le bord de largue d'en bas

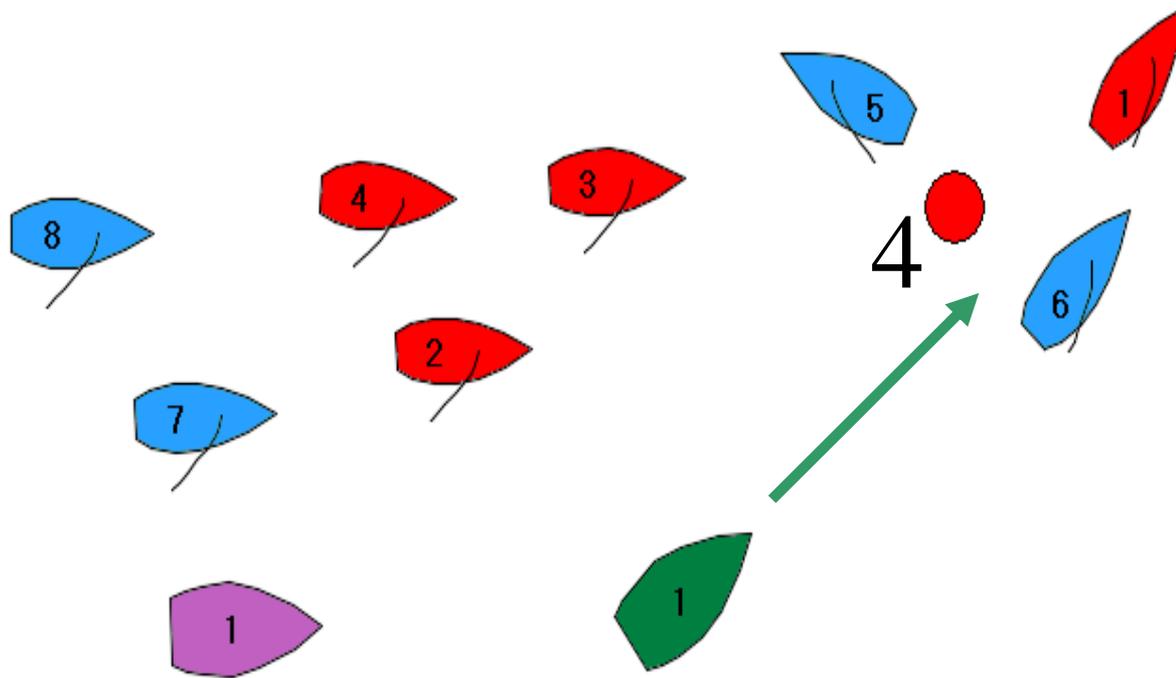
rester sous la trajectoire de la marque 3 vers la 4
les bateaux umpires se positionnent pour couvrir
les deux parties de la flotte



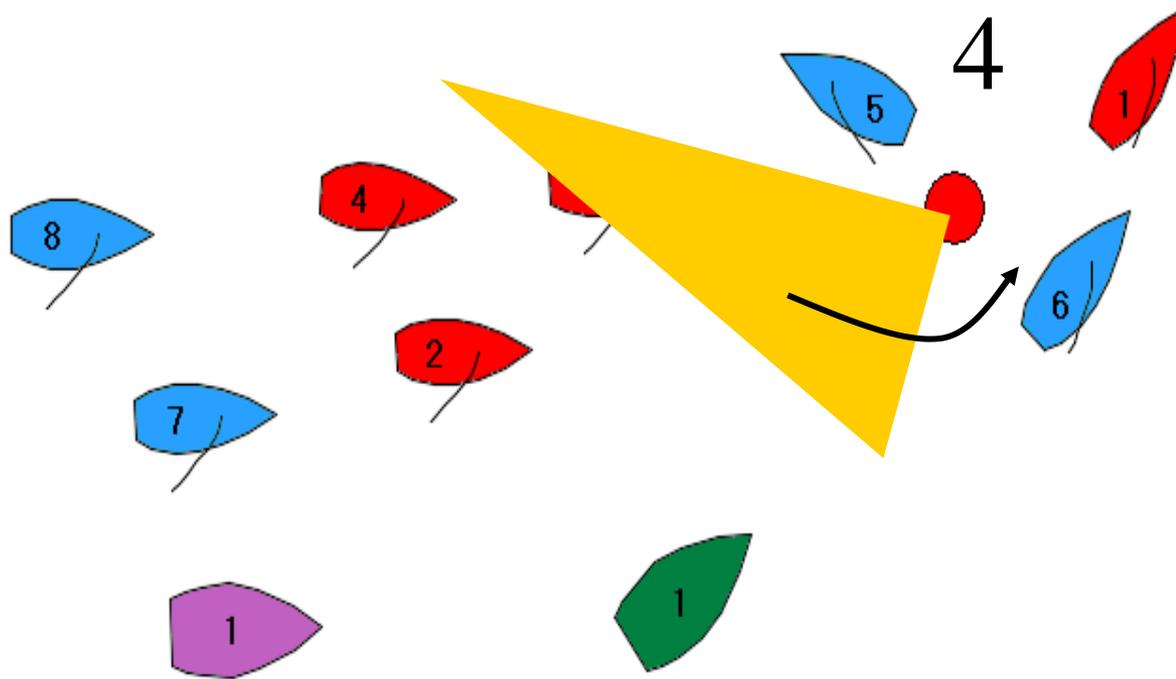
En approchant de la marque 4 les bateaux peuvent empanner pour revenir. Aussi l'umpire de devant doit rester dessous



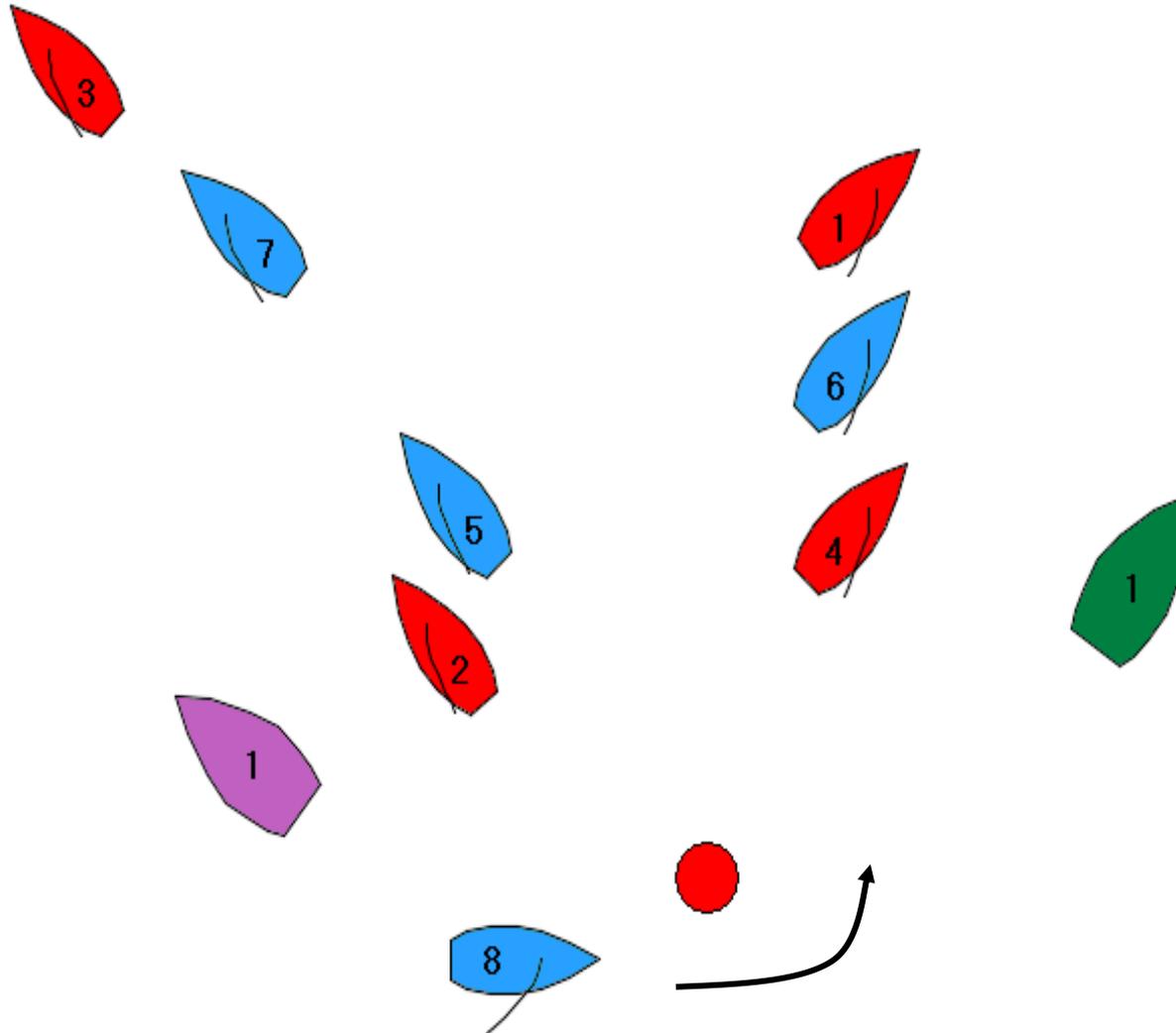
L'umpire de tête doit rester derrière pour voir les premiers bateaux contourner la marque



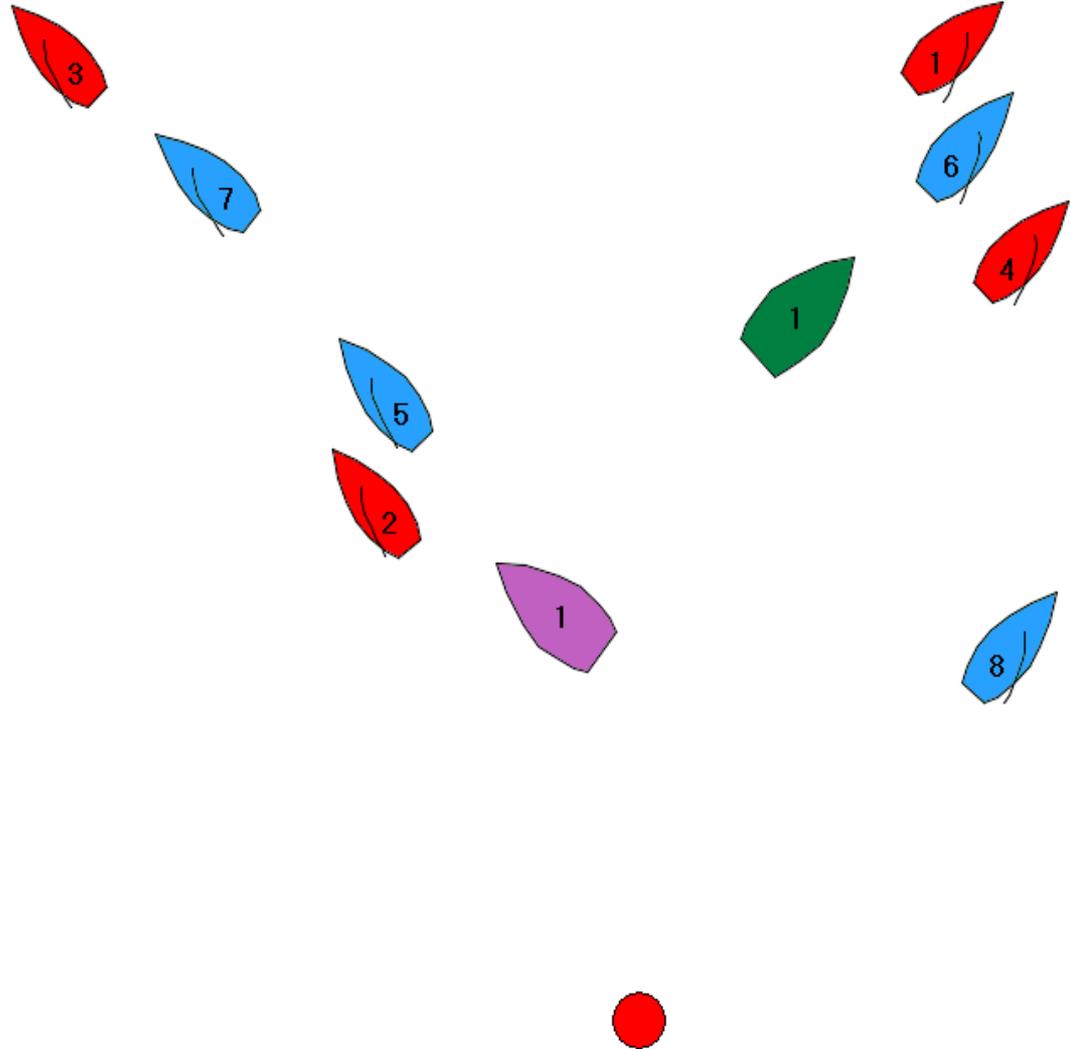
Zone interdite à la marque 4



Dernier bord vers la ligne d'arrivée

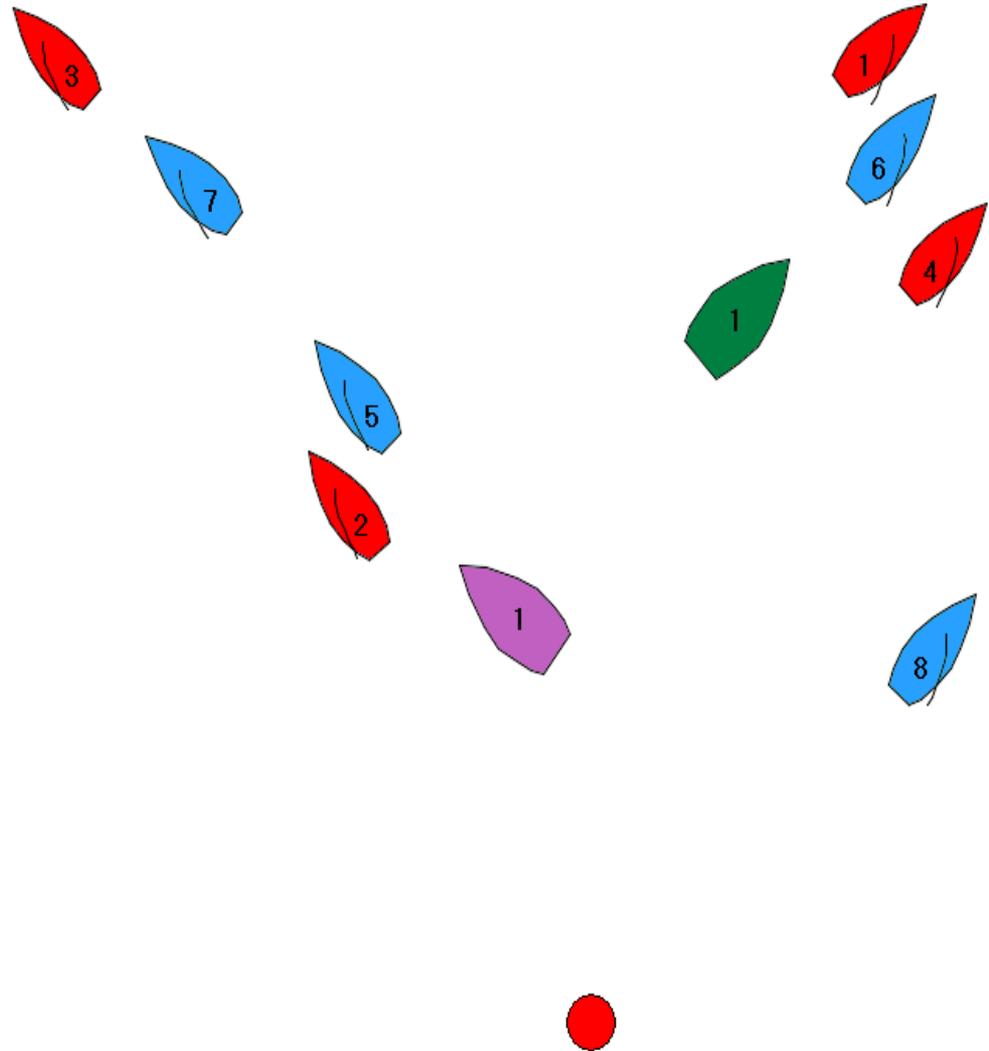


A
nouveau
la flotte
se
scinde à
droite et
à gauche



A nouveau
vous devez
surveiller les
paires qui se
sont formées.

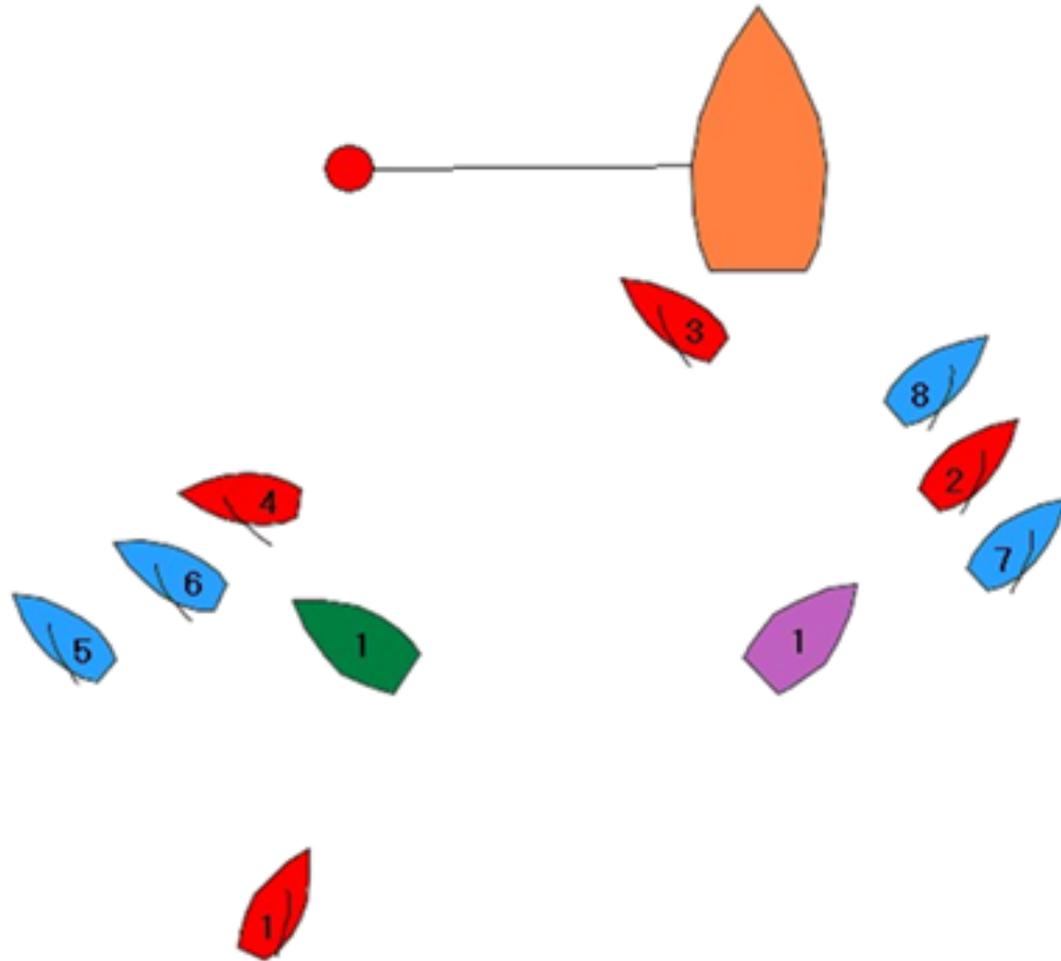
Le plus
important est de
surveiller “la
distance entre
les bateaux”.



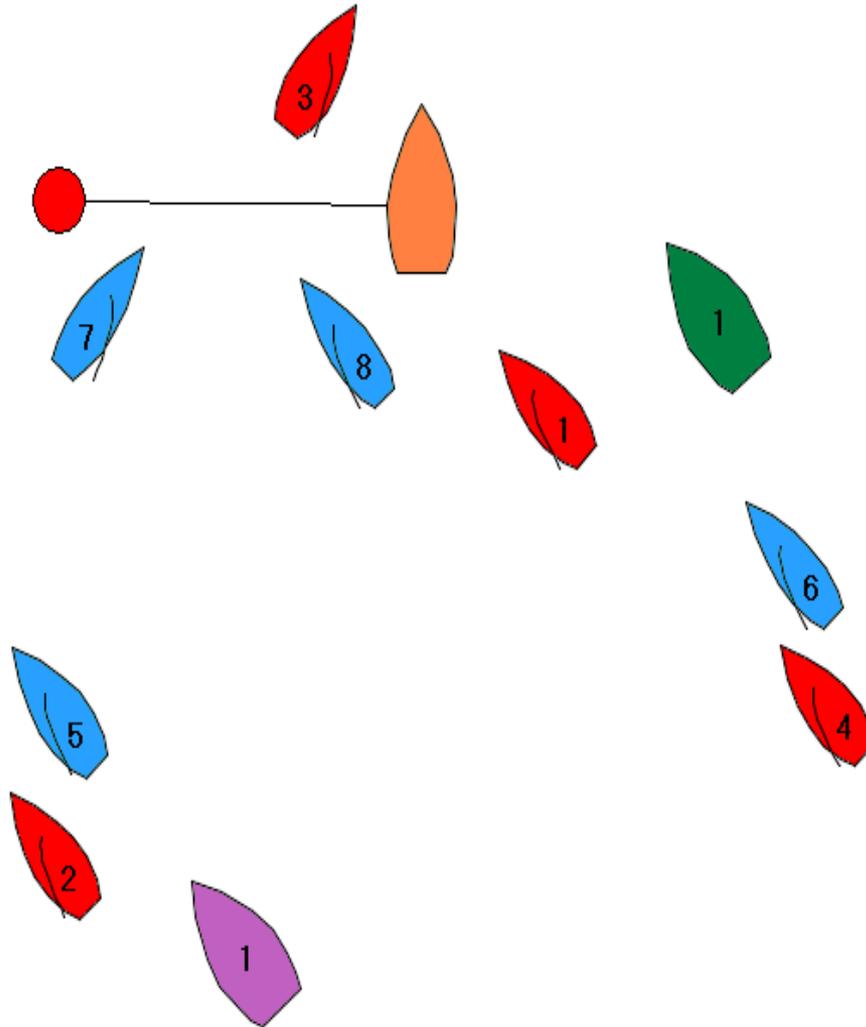
L'arrivée

- Où tout peut basculer.
- Rester avec vos bateaux tant qu'ils n'ont pas coupé et dégagé la ligne

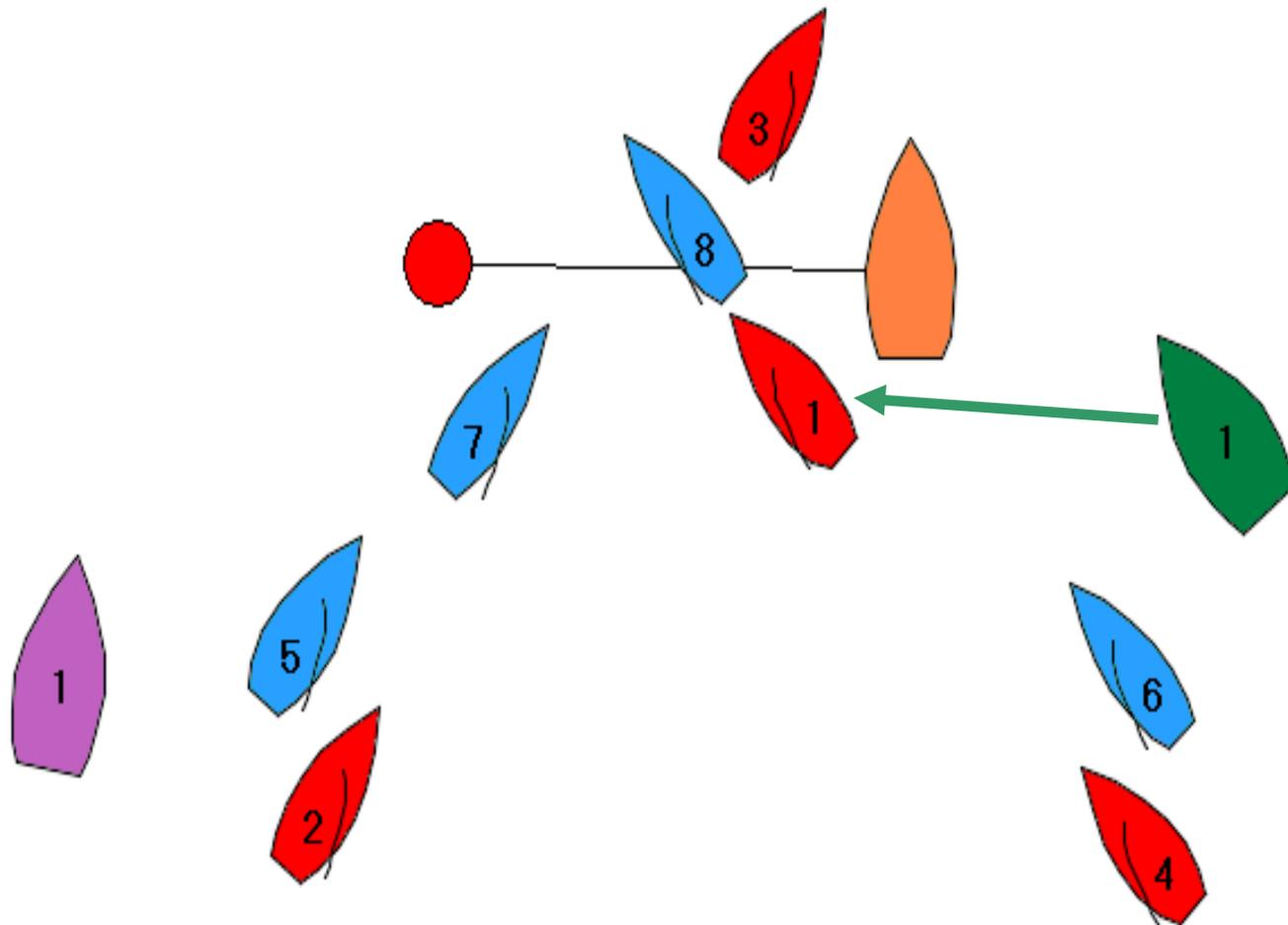
En approche de l'arrivée



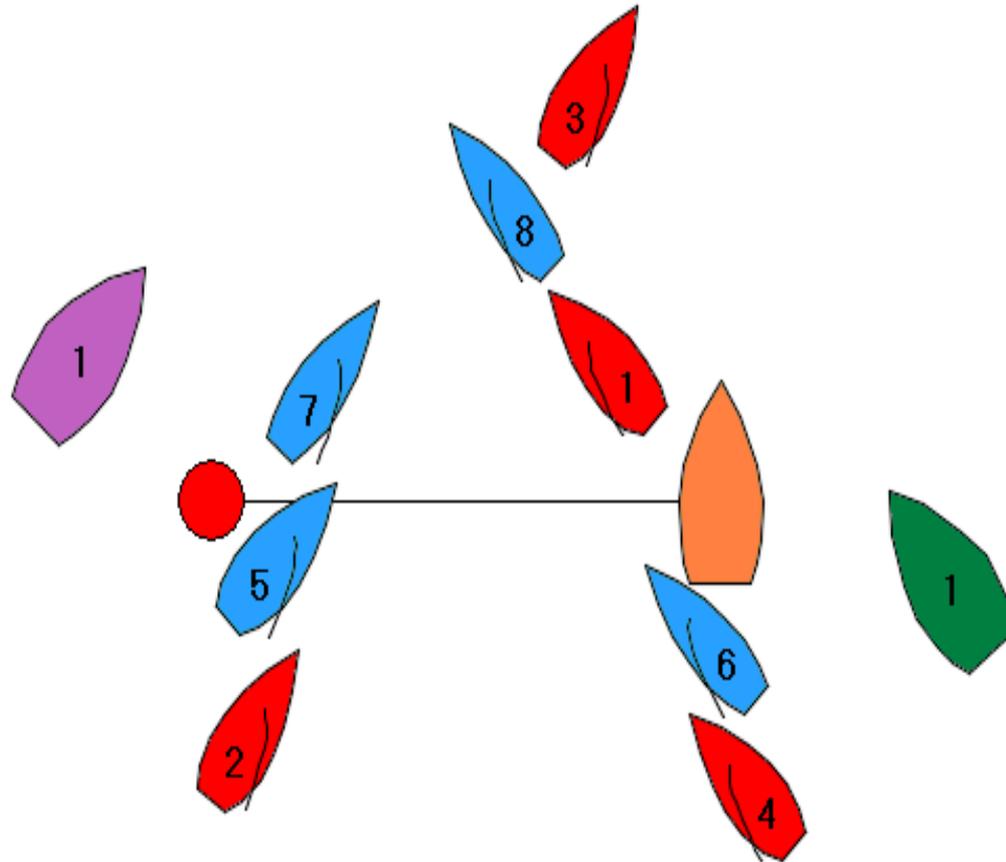
Le bateau umpire qui est devant s'avance pour voir les bateaux qui s'approchent de la ligne



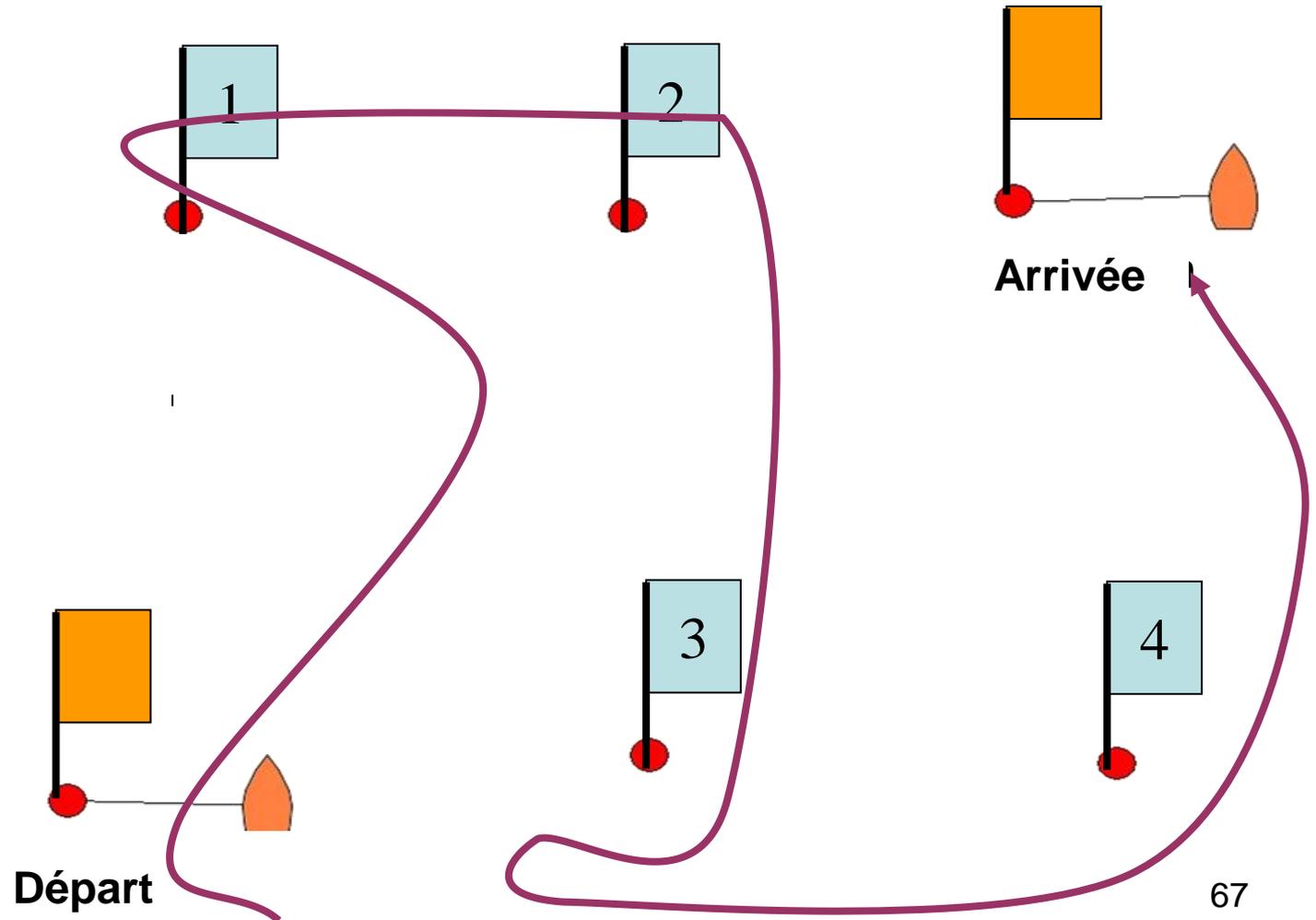
Restez en dehors des laylines et surveillez vos bateaux



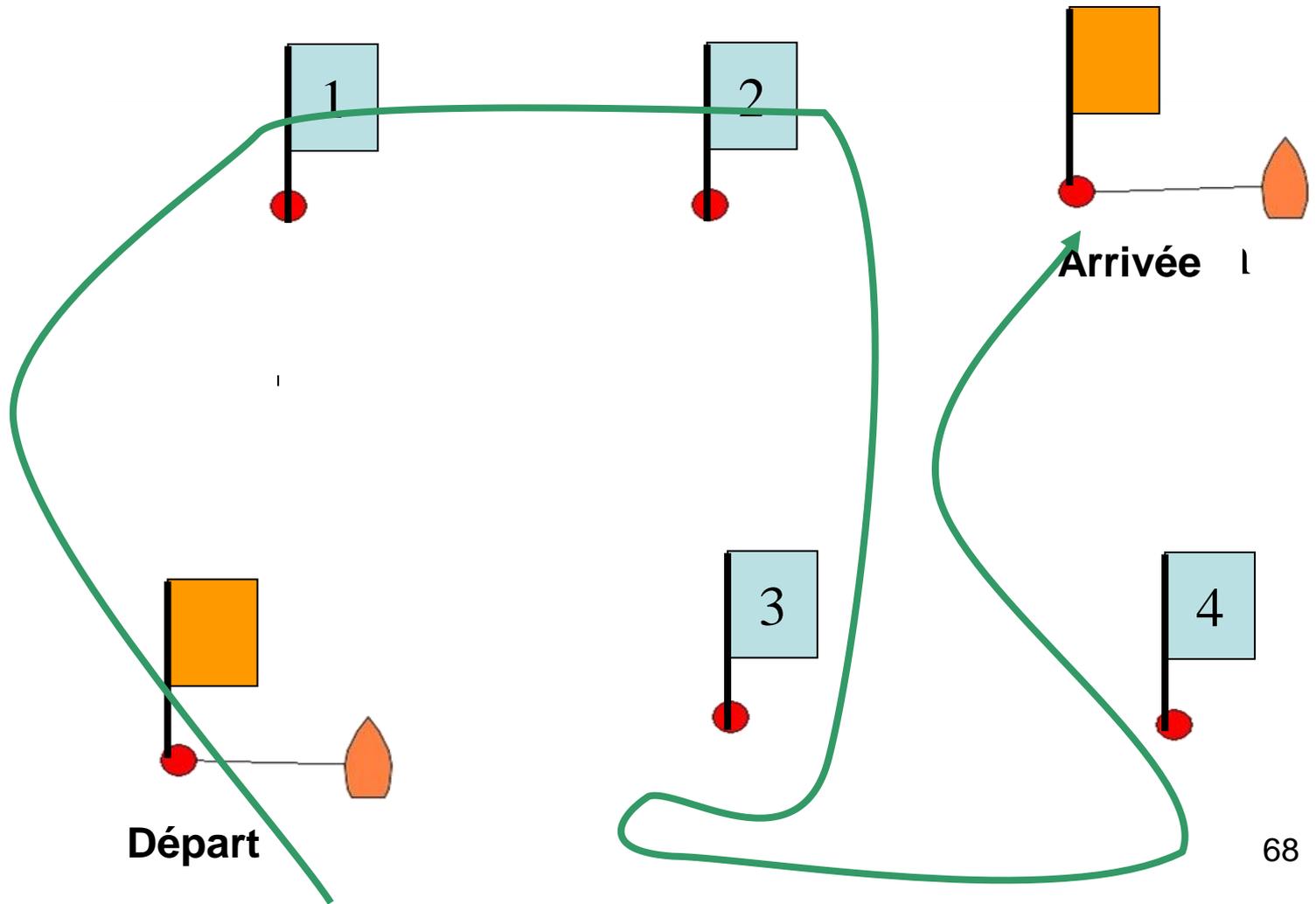
Ne pas couper la ligne d'arrivée



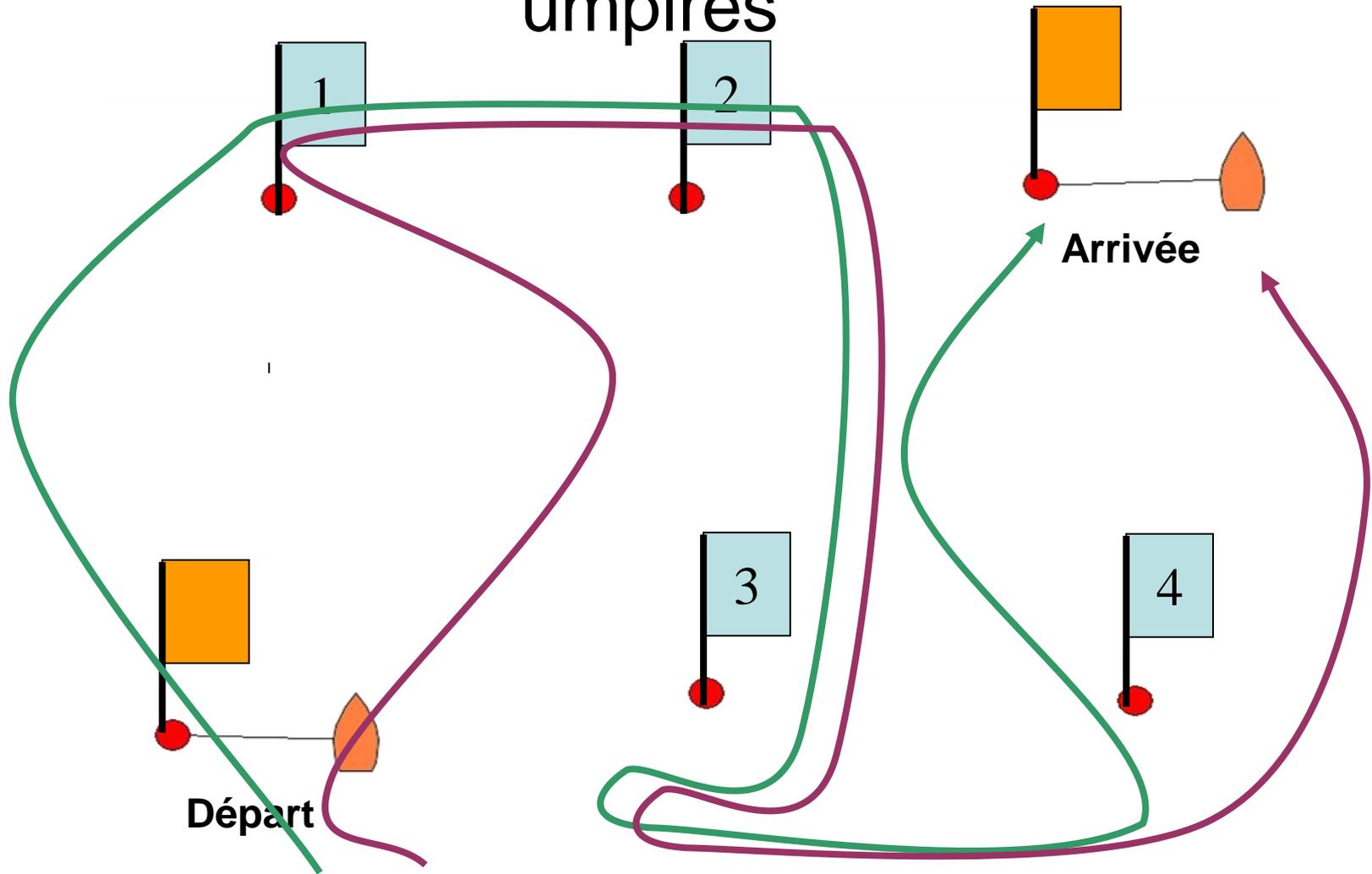
Route idéale pour l'un des bateaux umpires



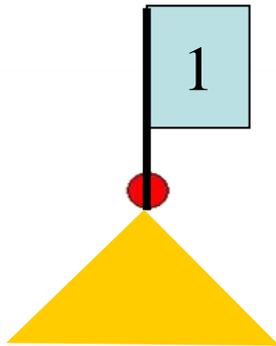
Route idéale pour l'autre bateau umpire



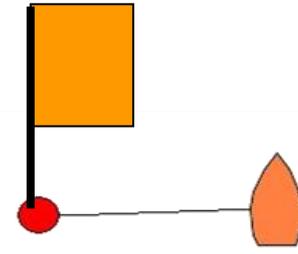
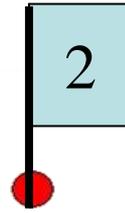
Routes idéales pour les deux bateaux umpires



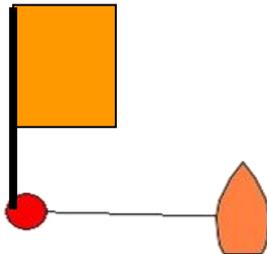
Zone interdite aux umpires



1



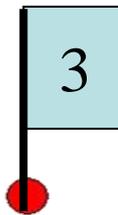
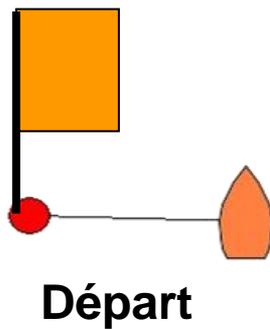
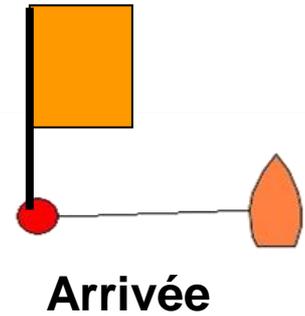
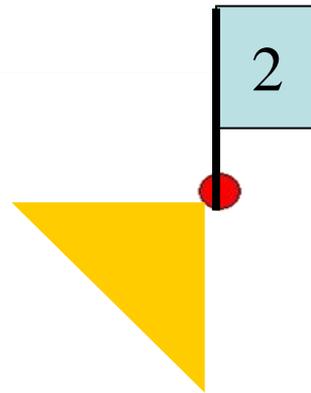
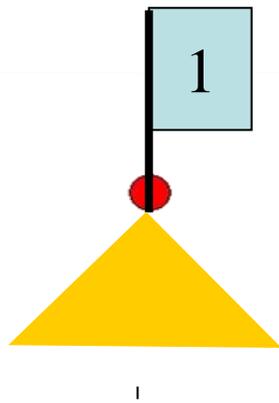
Arrivée



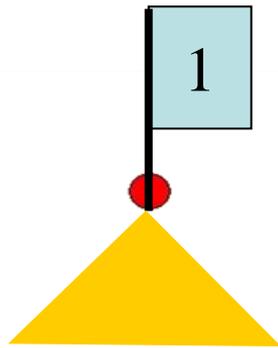
Départ



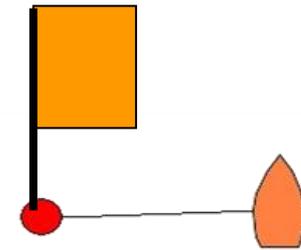
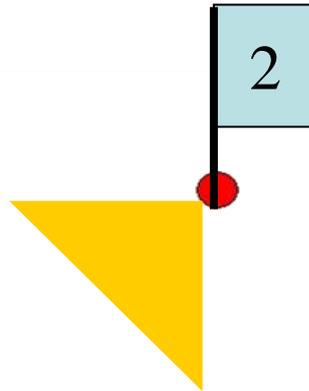
Zones interdites aux umpires



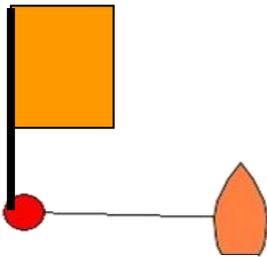
Zones interdites aux umpires



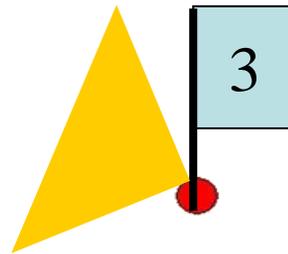
1



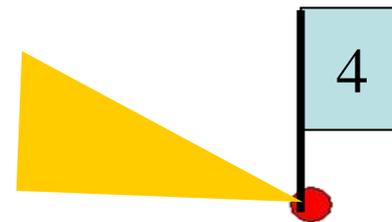
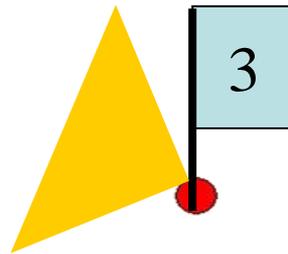
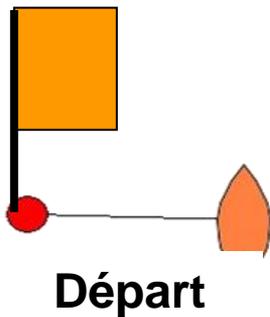
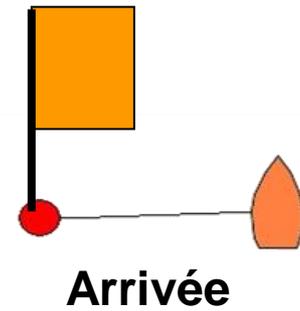
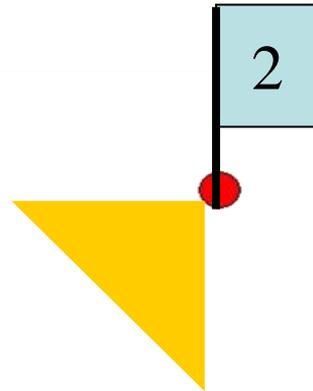
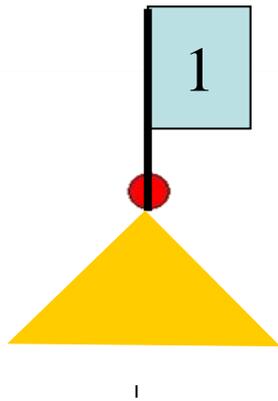
Arrivée



Départ



Zones interdites aux umpires



Bonne chance !

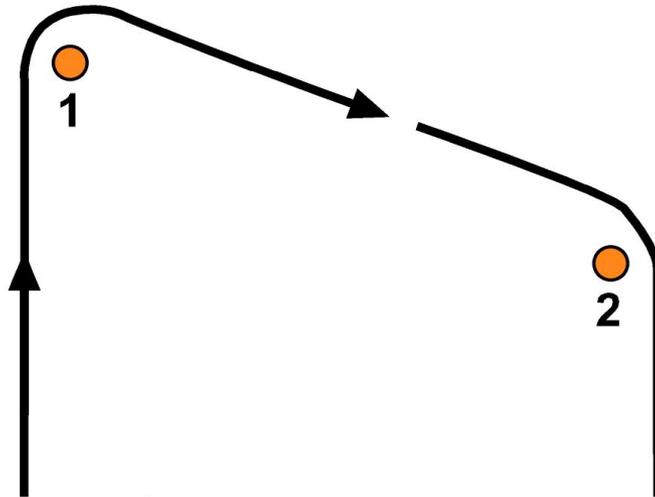
Bruce Hebbert

À suivre

Parcours en trapèze.

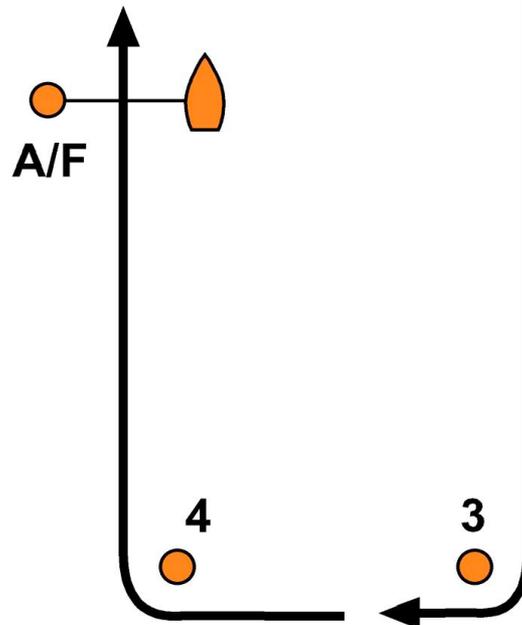
Marque sous le vent à contourner à tribord à partir de la
diapositive 83

VENTO
WIND



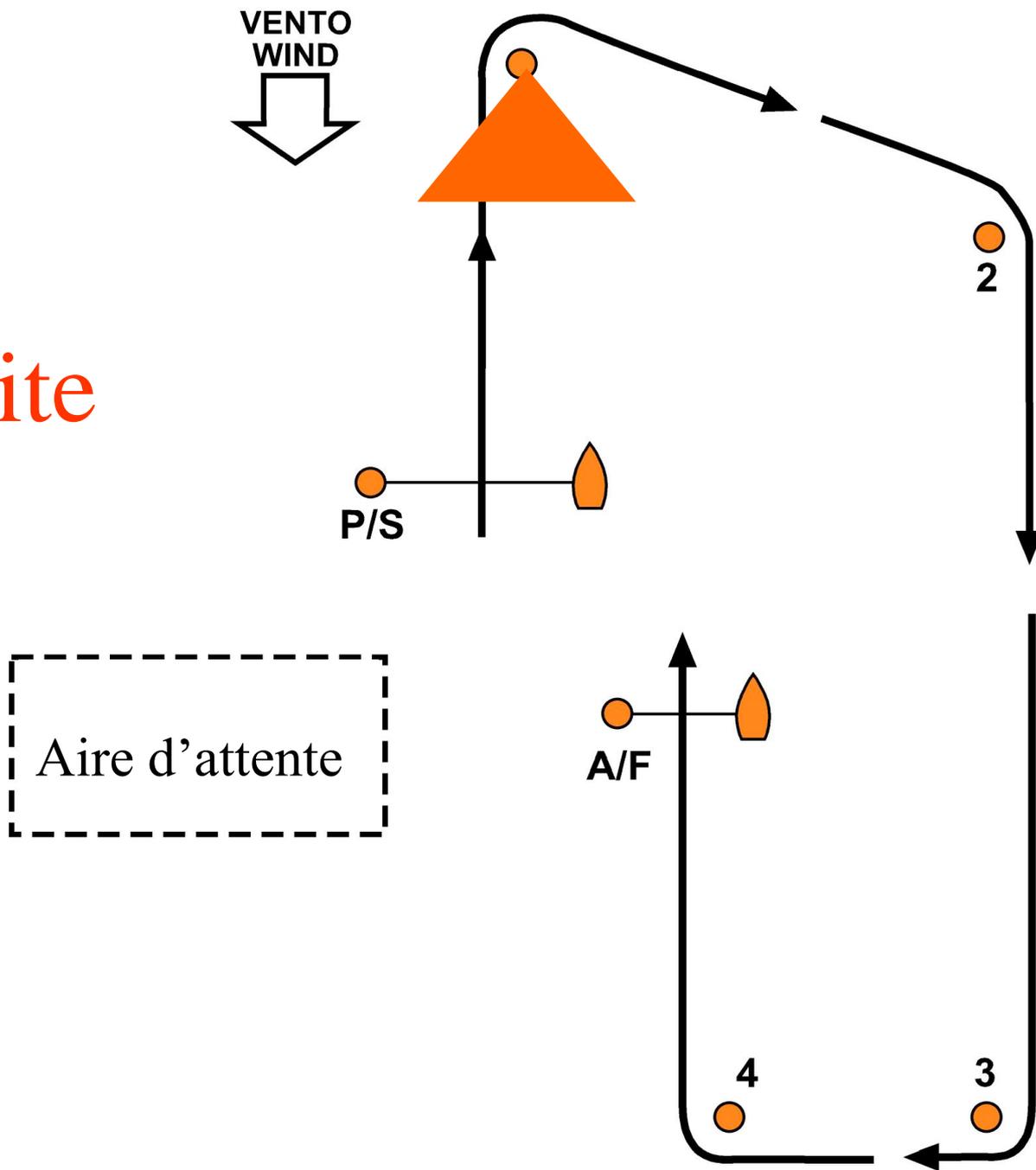
Zones INTERDITES

Aire d'attente



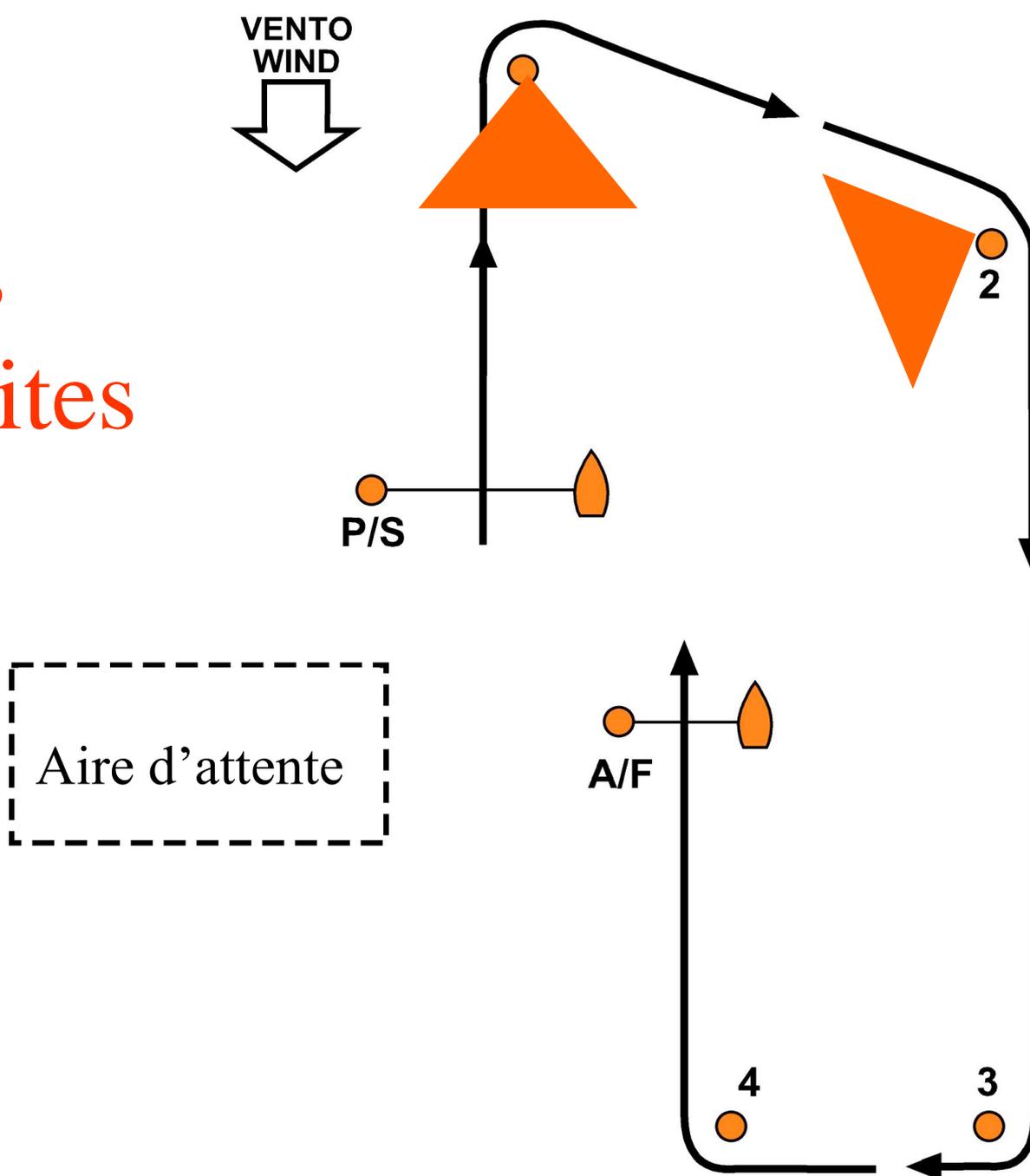
Percorso/Course: P/S-1-2-3-4-A/F

Zone interdite



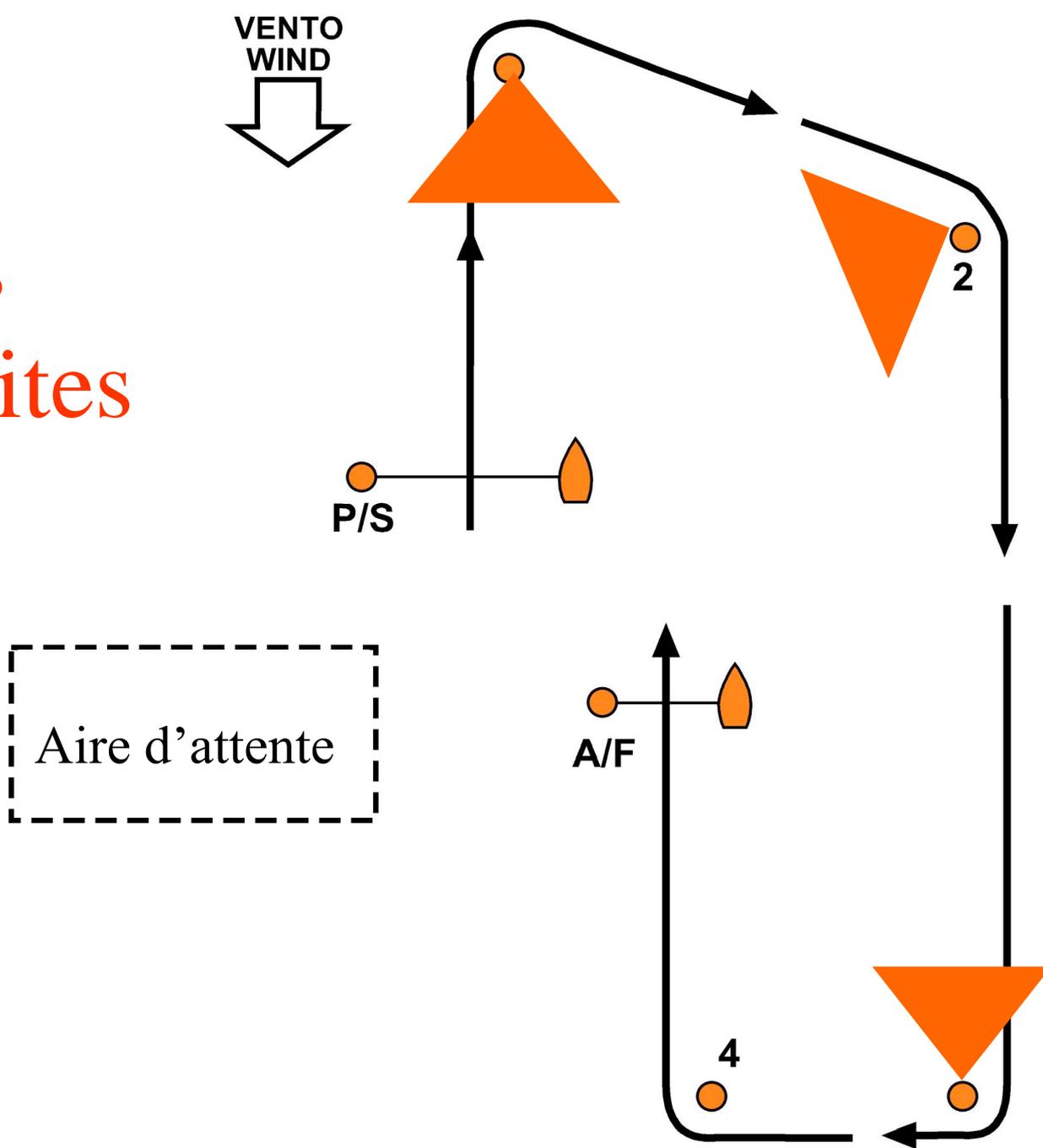
Percorso/Course: P/S-1-2-3-4-A/F

Zones interdites



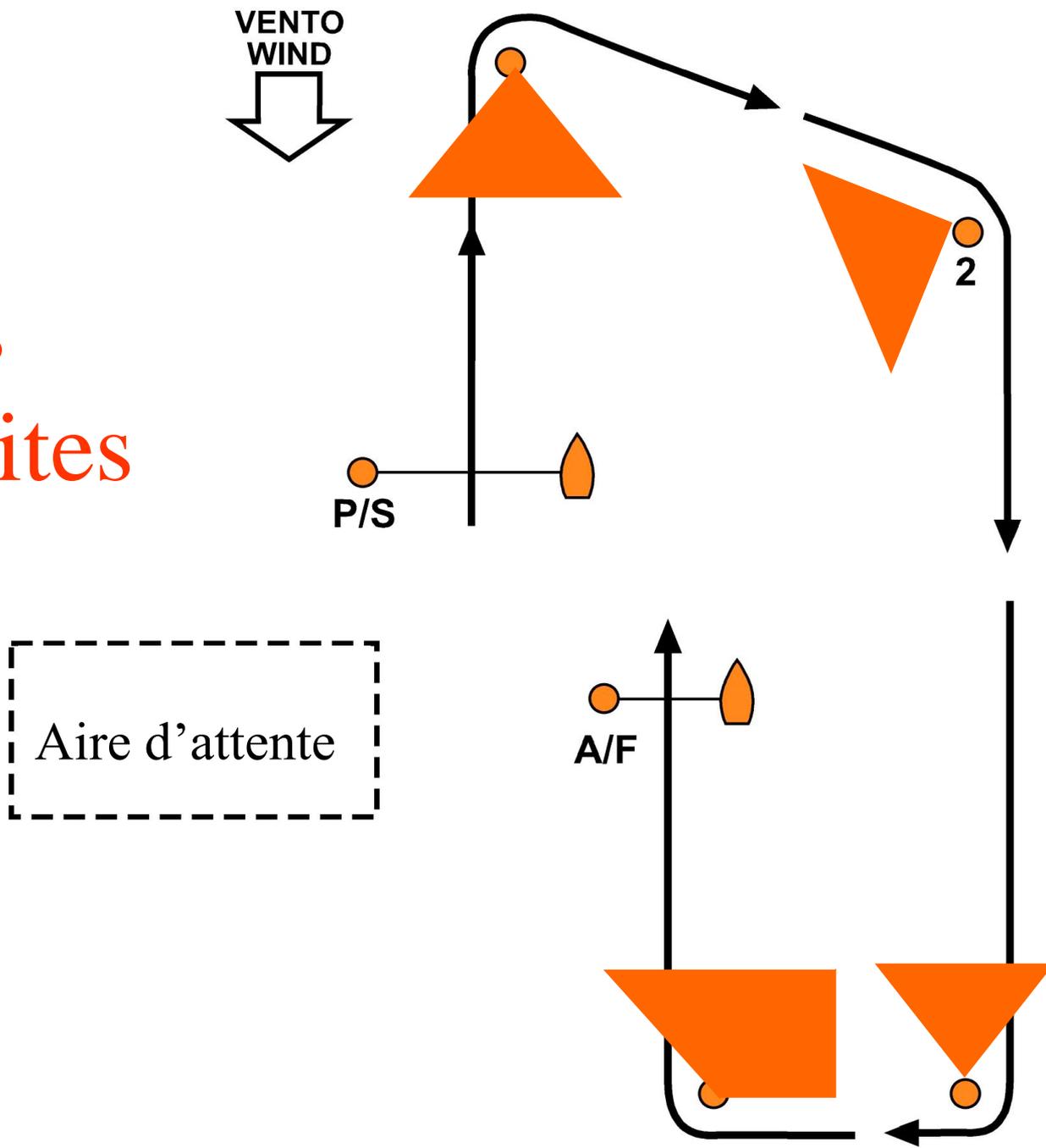
Percorso/Course: P/S-1-2-3-4-A/F

Zones interdites



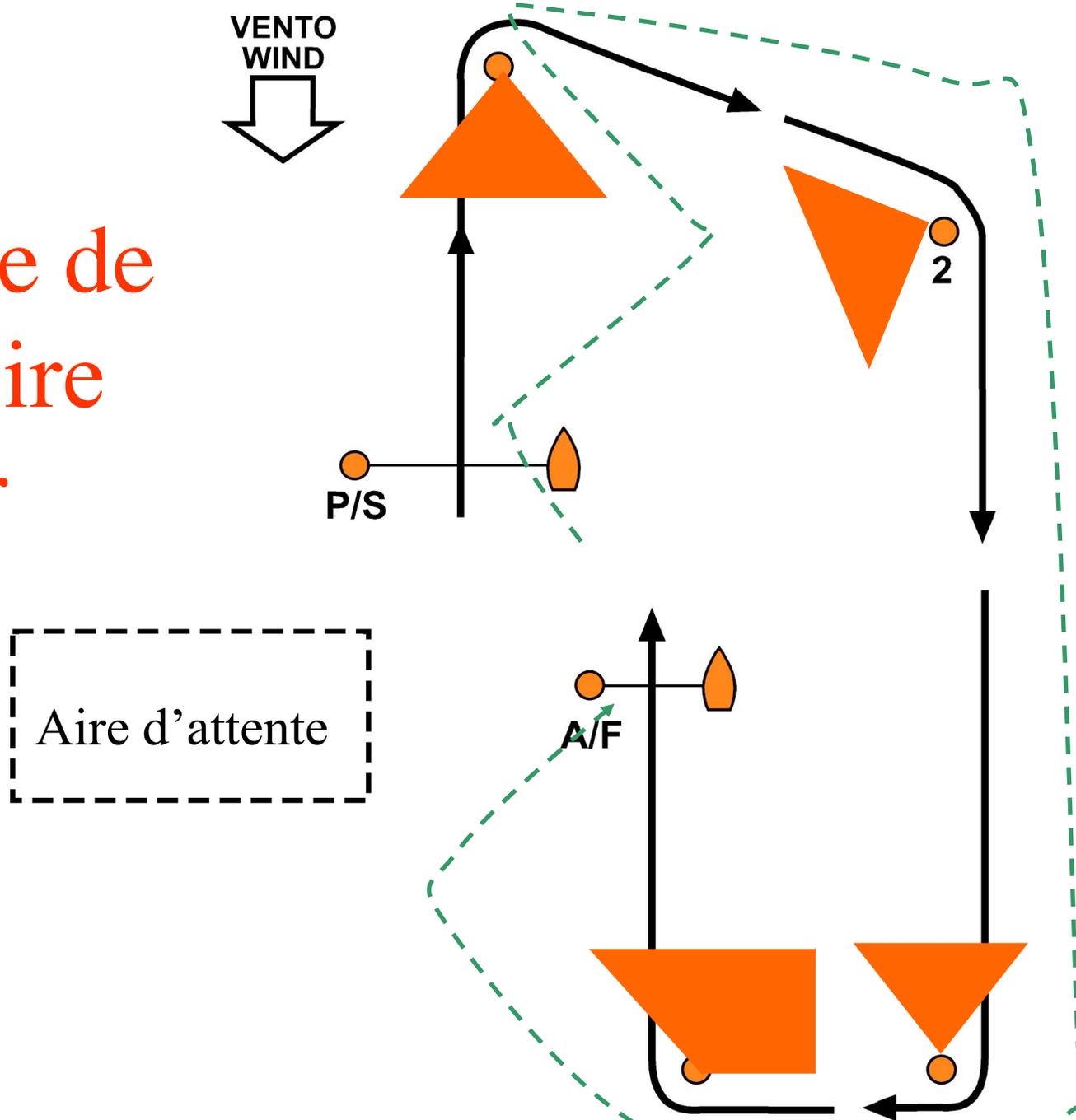
Percorso/Course: P/S-1-2-3-4-A/F

Zones interdites



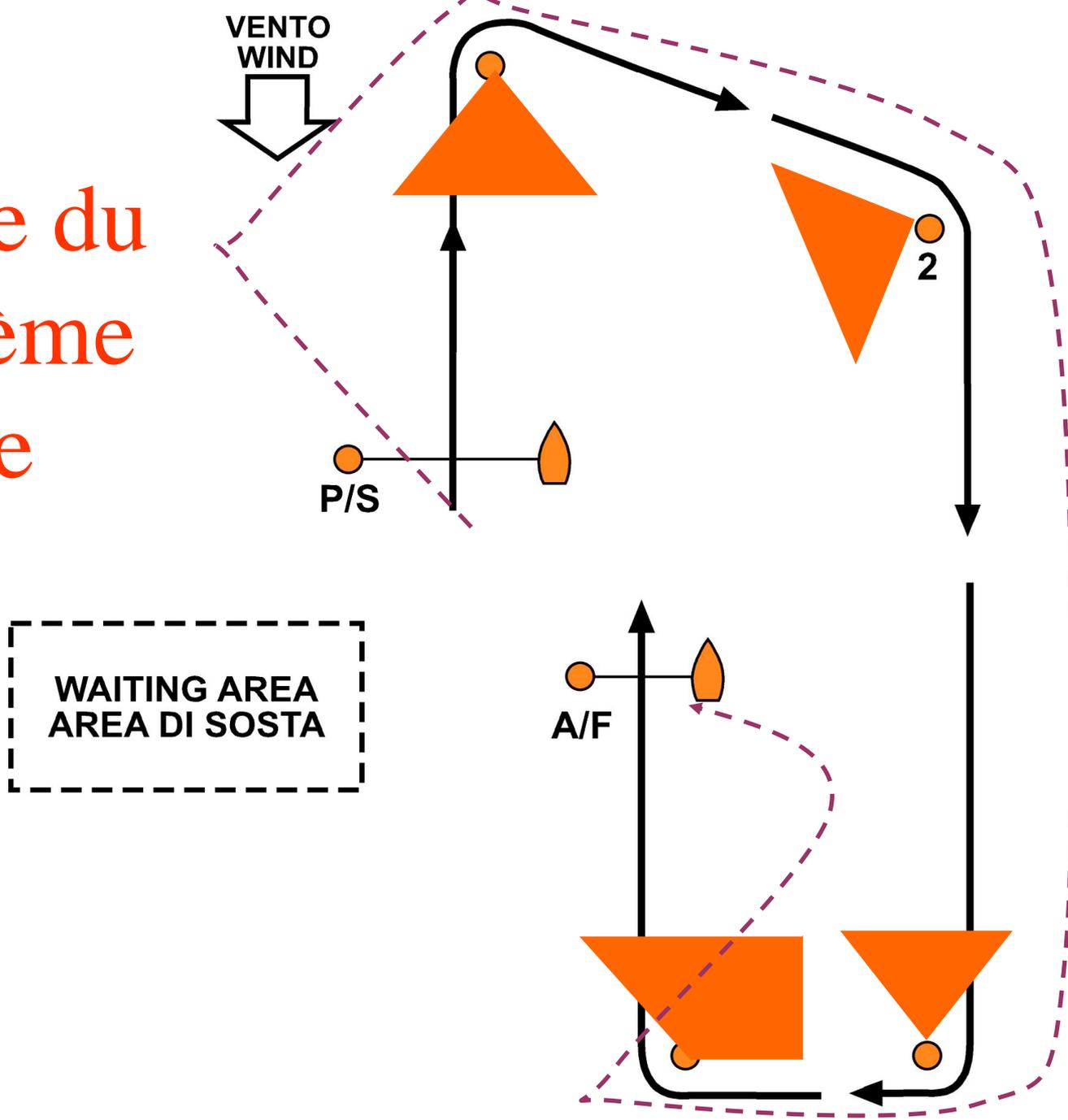
Percorso/Course: P/S-1-2-3-4-A/F

Sillage de l'umpire leader



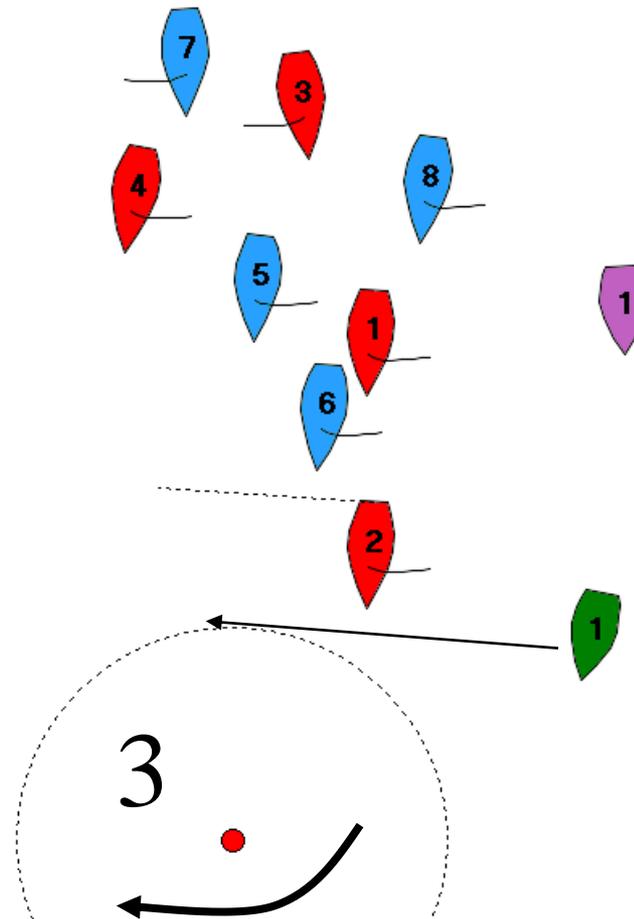
Percorso/Course: P/S-1-2-3-4-A/F

Sillage du deuxième umpire

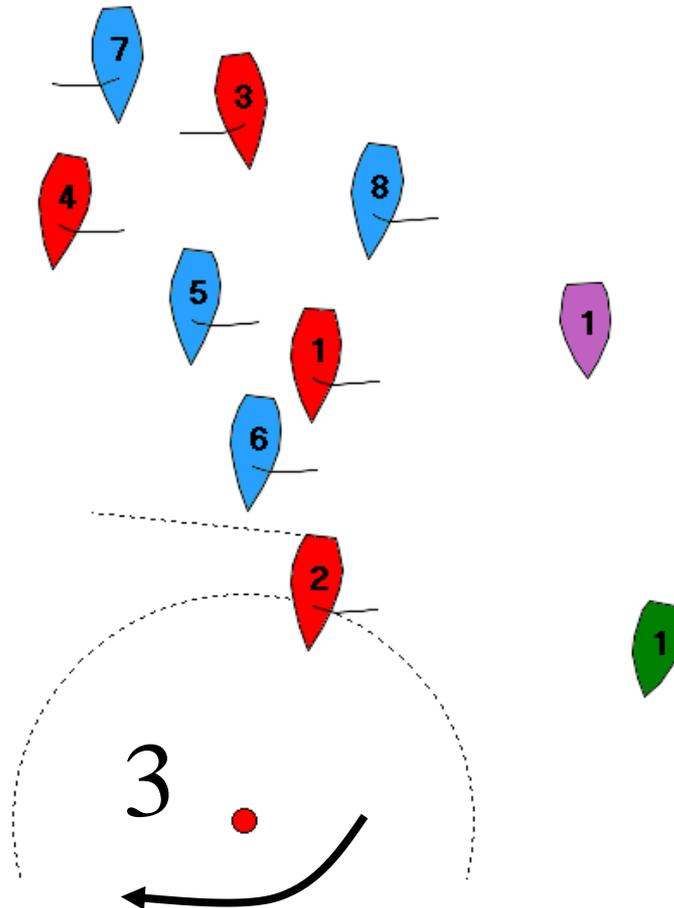


Percorso/Course: P/S-1-2-3-4-A/F

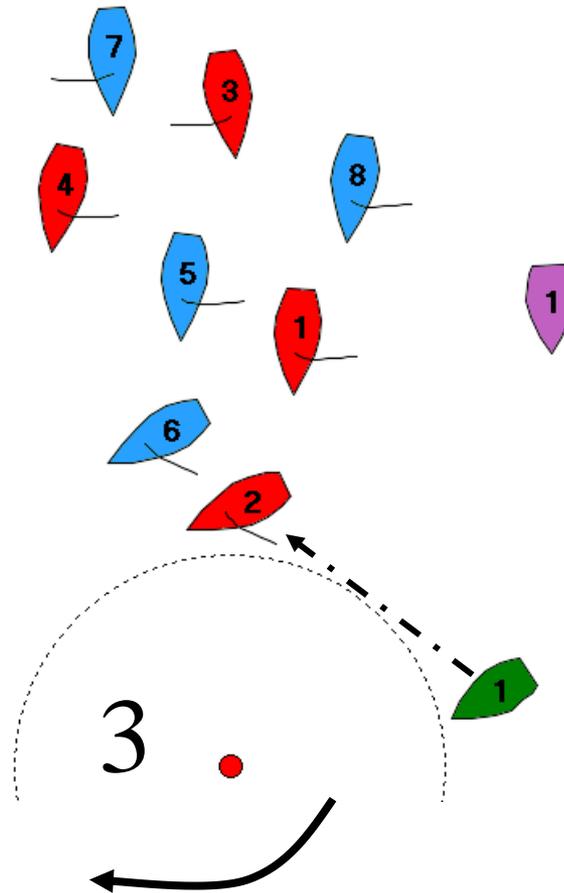
Approche de la marque 3 à contourner à tribord.
Le bateau umpire le plus en avant s'arrête à la zone.



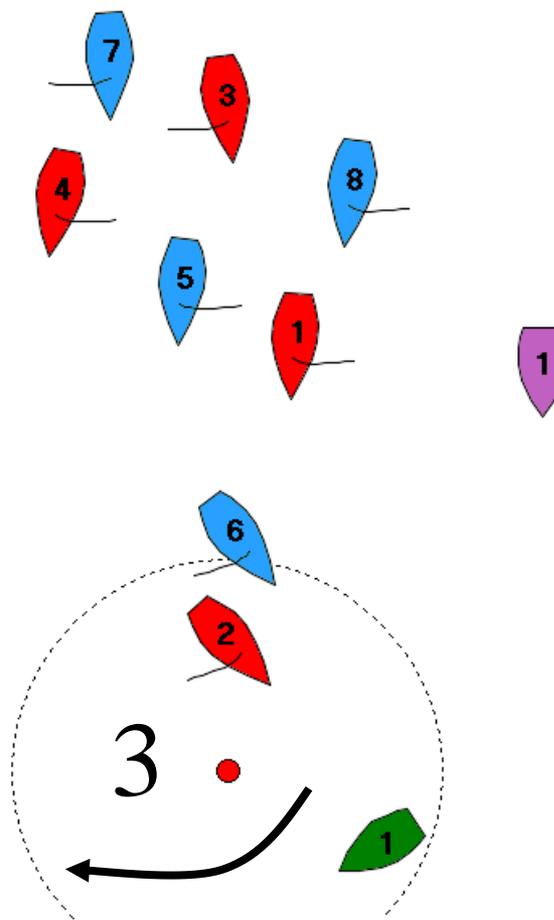
L'objectif : identifier tous les droits et obligations de ceux de derrière.



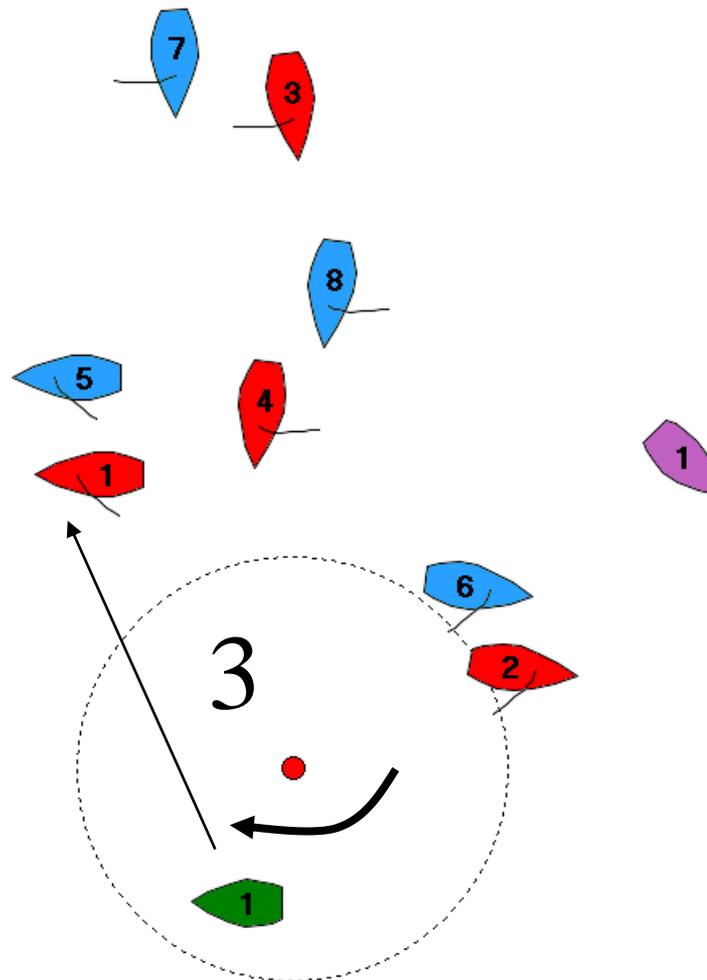
L'objectif : le bateau rouge n°2 peut lofer
tant qu'il est en dehors de LA zone
(si la RCV 17 ne s'applique pas)



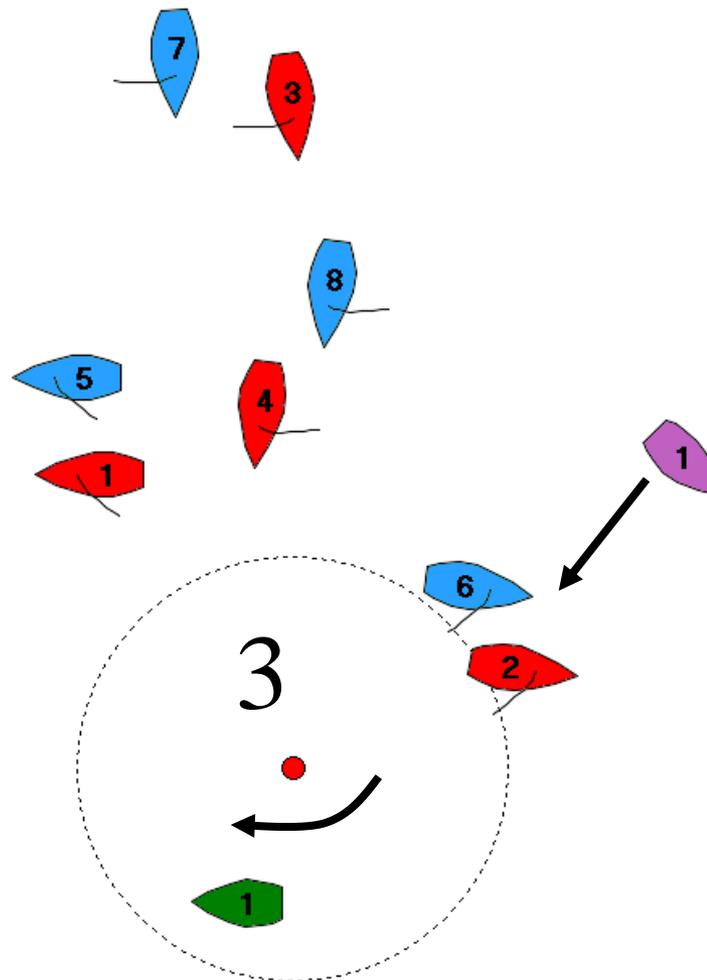
L'objectif : le bateau rouge n°2 peut lofer à l'intérieur de LA zone seulement s'il a droit de lofer (la RCV 18.4 ne s'applique pas en course par équipes voir D1.1(c) mais à la condition que la RCV 17 ne le prive pas du droit de lof.



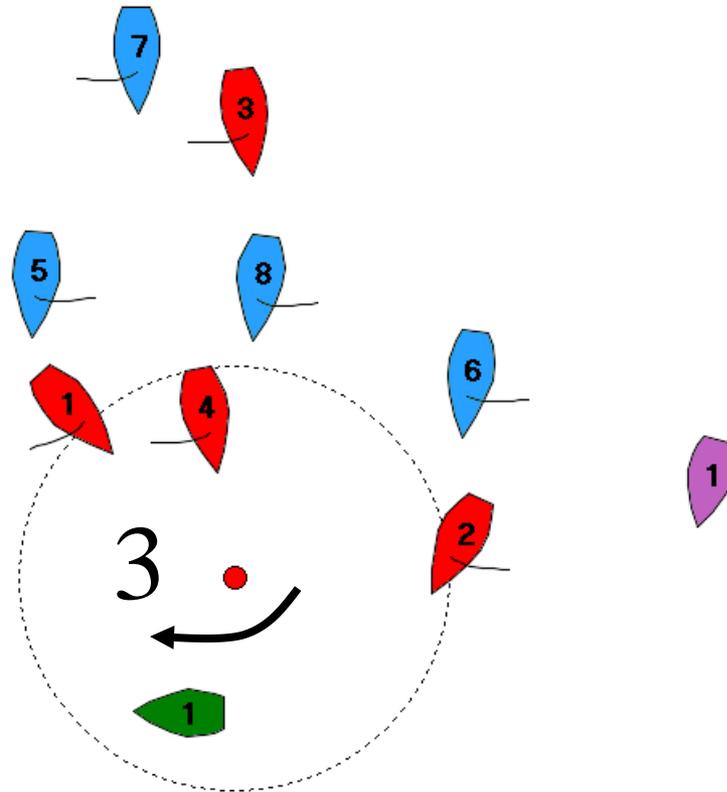
Objectif : Le bateau umpire le plus en avant devrait surveiller les bateaux qui partent sur la gauche.



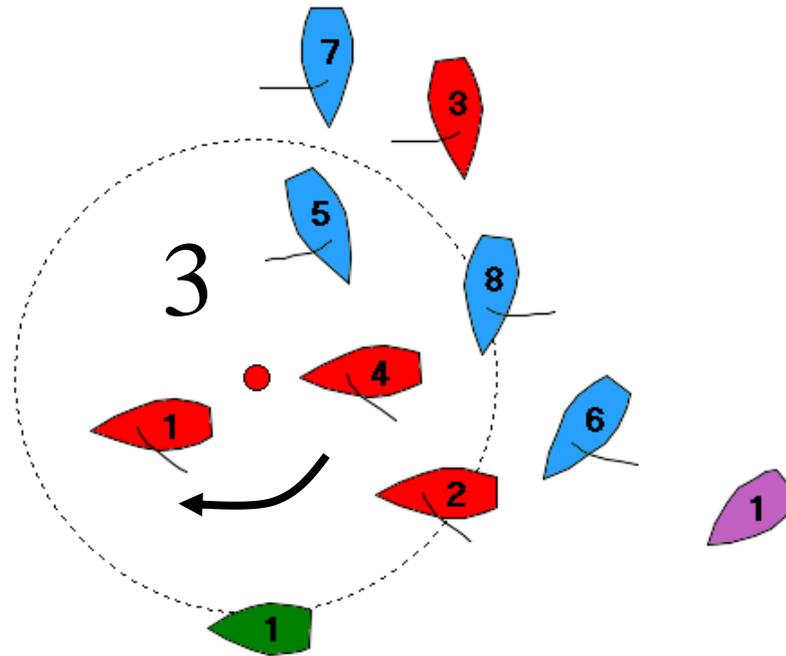
Objectif : Le second bateau umpire devrait surveiller ceux qui partent de l'autre côté.



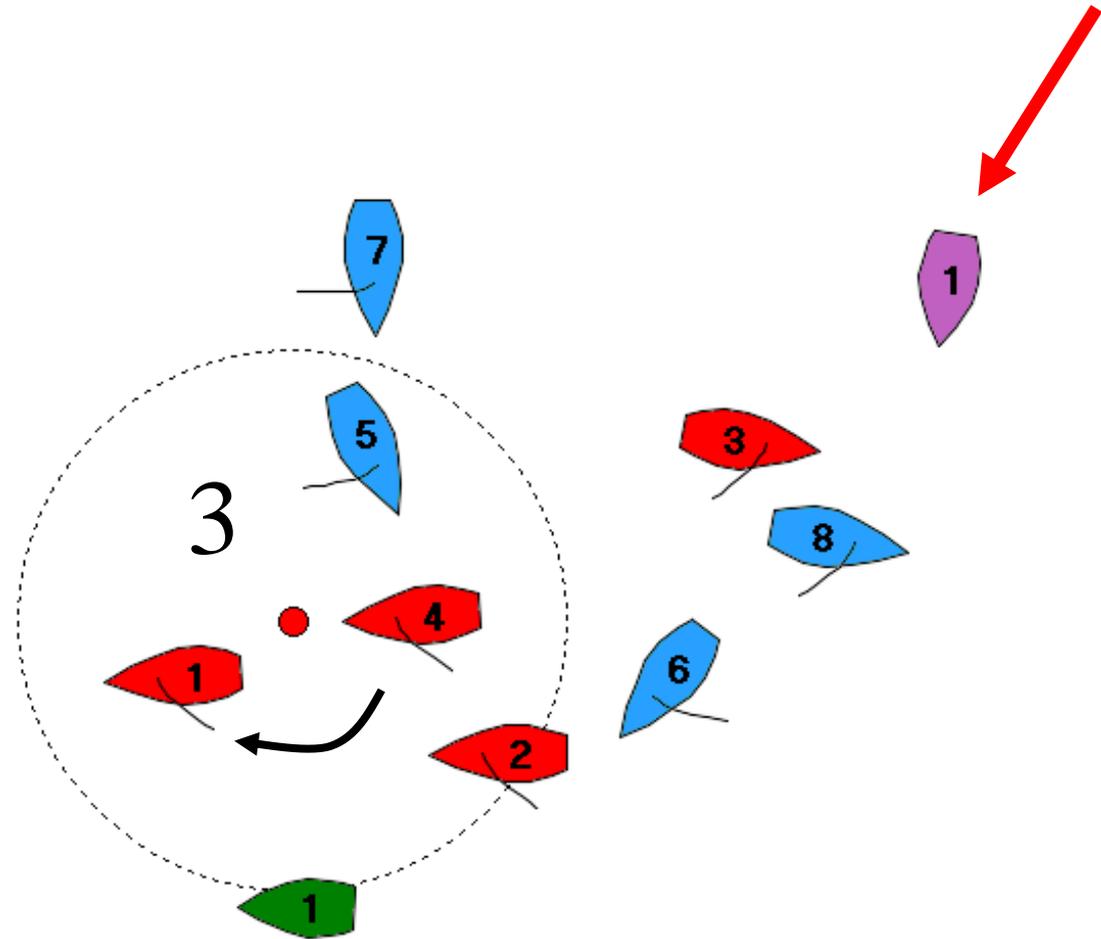
Et ensuite ils devraient se déplacer sous le vent de la marque 3.



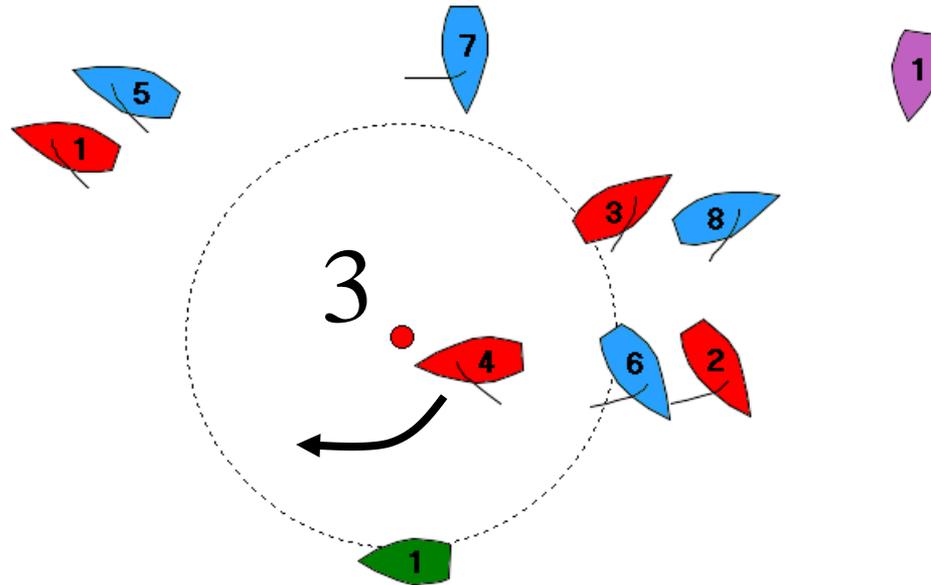
Si possible



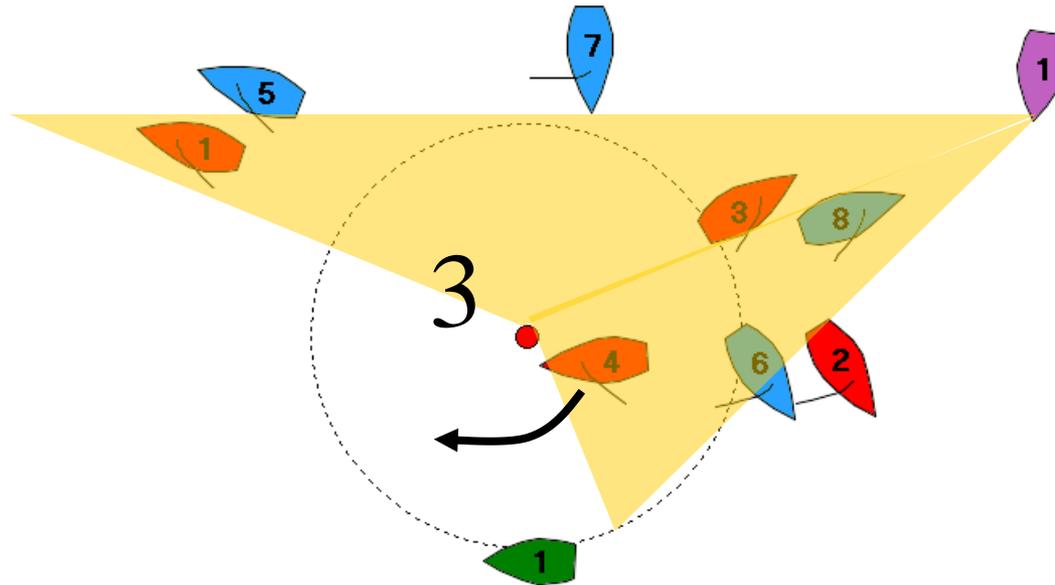
Mais le deuxième umpire devrait rester
autant que possible derrière



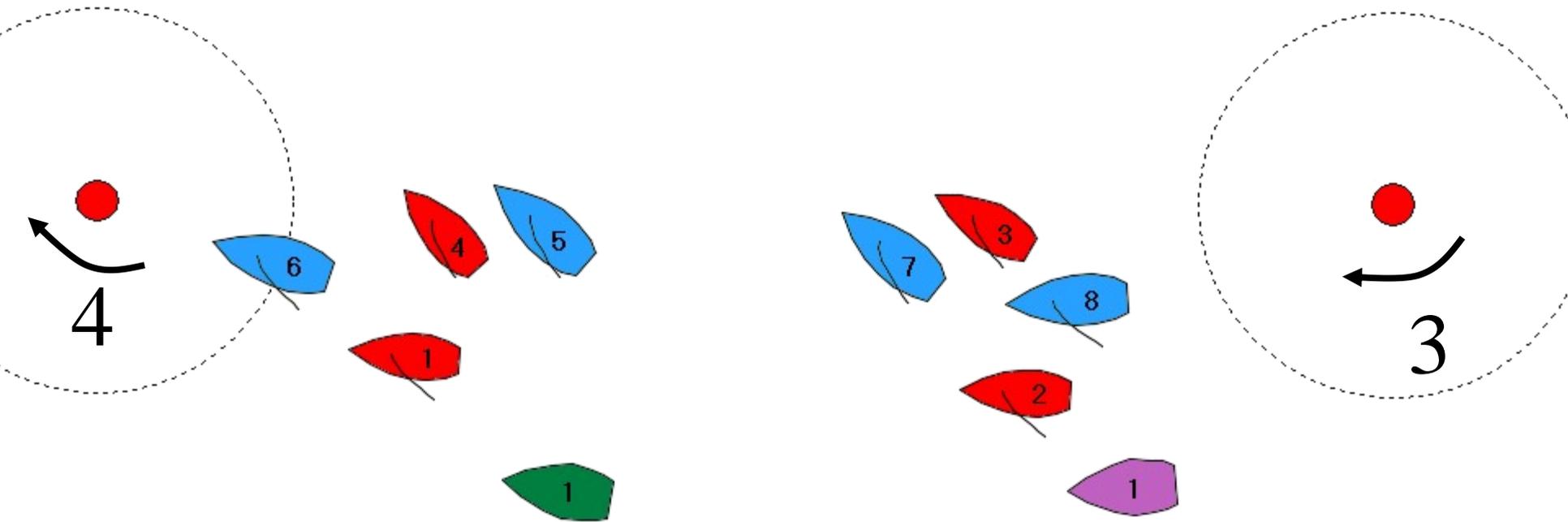
Sans perdre de vue où se trouve le trafic!



Zone interdite à la marque 3

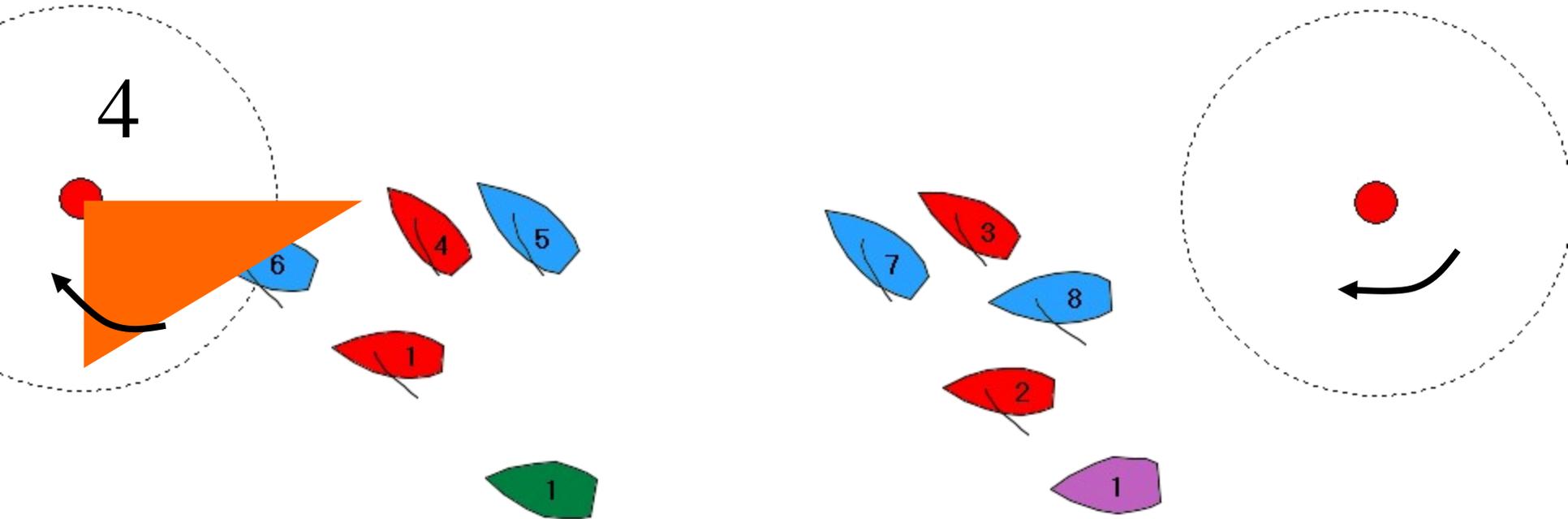


Le bord de largue d'en bas



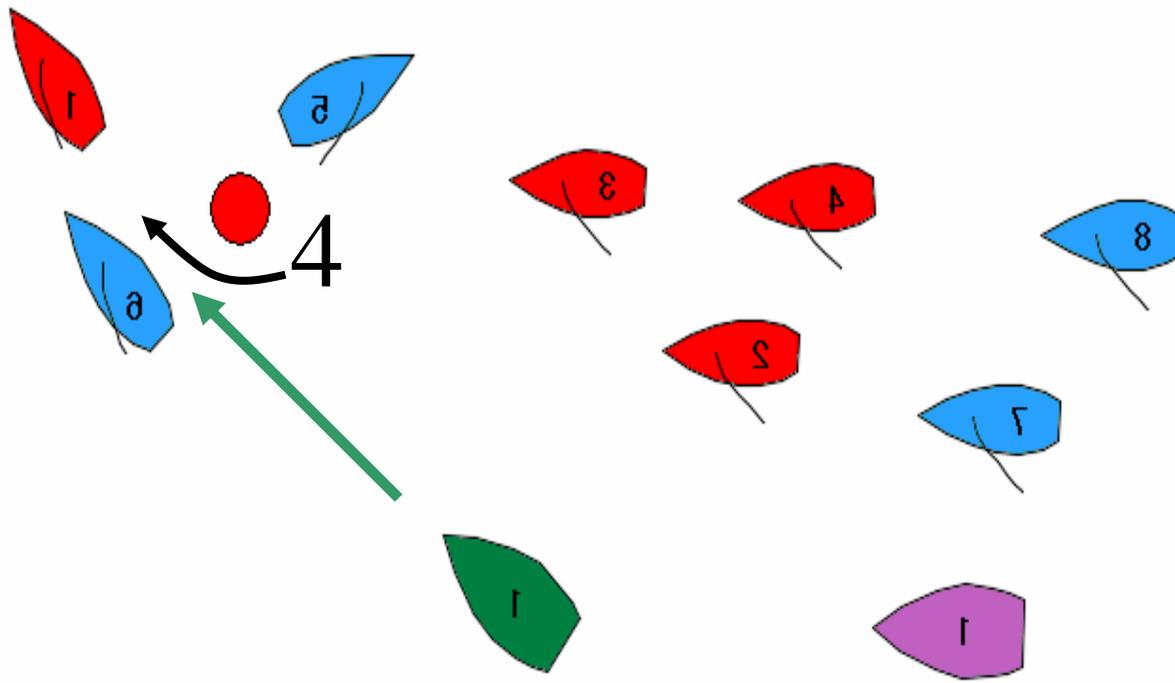
Les bateaux umpires restent en dessous
de la ligne des marques 3 et 4

Le bord de largue d'en bas



Les bateaux umpires restent en dehors
de la zone interdite (orange)

L'umpire de tête doit rester derrière pour voir les premiers bateaux contourner la marque



Pour le dernier bord et la
ligne d'arrivée reprendre à la
diapositive 59