

Arbitrage direct et semi direct

Objectifs : diminuer le nombre de réclamation à terre et favoriser le dialogue coureur /arbitre .

Quelles règles ?

Chapitre 2 , Règle 31 , règle 49, règle 42 et annexe P , règle du bout dehors (selon série)

Obligations : indiquer ce type de jugement dans l'avis de course en indiquant les règles de course qui seront modifiées et le décrire dans les IC. Ne pas oublier de demander l'autorisation à la CCA .

Information (manuel juge ISAF)

Informations concernant jugement sur l'eau

Pour mettre en place un jugement sur l'eau, cela doit être inscrit dans l'avis de course, les changements aux RCV décrits dans les instructions de course, il faut que des juges soient disponibles, aient des bateaux et qu'ils soient équipés pour agir sur l'eau (notamment avec sifflets et pavillons).

F.2.2 Ajouts à l'Avis de Course et aux Instructions de Course

F.2.2.1 Avis de Course

L'avis de course doit indiquer que le jugement sur l'eau pourra / sera utilisé pour la régata.

Exemple 1

Un jugement sur l'eau conforme à l'instruction de course XX pourra être utilisé et la procédure et les pénalités seront détaillées dans les instructions de course.

Certaines AO peuvent vouloir inclure exactement la même formulation dans l'avis de course que celle qui sera utilisée dans les instructions de course.

F.2.2.2 Instructions de Course

Une section spécifique doit être ajoutée aux instructions de course afin d'informer les concurrents qu'un jugement sur l'eau sera utilisé. La procédure doit être décrite dans un paragraphe spécifique des instructions de course qui indique clairement comment les concurrents seront informés qu'une règle a été enfreinte.

Information (conseil et aide)

•Arbitrage semi-direct et annexes

•La mise en place d un arbitrage semi-direct reste soumise à l accord écrit préalable de la Commission Centrale d Arbitrage qui juge au cas par cas les demandes en comparant le nombre de concurrents attendus, les moyens nautiques mis à disposition par l organisateur et l équipe des juges désignés.

•Le texte de l annexe semi-direct, le formulaire de demande d utilisation et des conseils pour la rédaction des IC sont téléchargeables sur :

•</arbitrage/1-organiser-une-regate-corps-arbitral/arbitrage-semi-direct.aspx>

Quelles règles

- .Règles du chapitre 2
- .Règle 31
- .Annexe P
- .Règle 42
- .Bout dehors selon règle de classe

Action du jury sur l'eau (semi direct)

Lorsqu'un bateau jury constate une infraction entre deux bateaux ou plus,

- .Envoi d'un pavillon rouge

- .Un coup de sifflet (long et fort !!)

Si le bateau en infraction fait UN tour de pénalité, incident clos, le juge note les bateaux concernés par l'infraction et le bateau qui a réparé

Si aucun bateau ne tourne ou si le bateau en infraction ne tourne pas :

- .Pavillon rouge pointé vers le fautif en hélant son n° de voile

- .Un 2ème coup de sifflet (long et fort)

Le bateau identifié fait DEUX tours de pénalité, incident clos, le juge note les bateaux concernés par l'infraction et le bateau qui a réparé.

Laisser le temps de réparer au bateau en infraction .

Jugement semi direct

- Toutes les décisions du juge rendues sur l'eau sont sans appel .
- Pour les incidents n'ayant pas été signalés par les juges ,les coureurs ont la possibilité de déposer une réclamation à terre.
- Les IC peuvent prévoir qu'un bateau ayant été sifflé sur l'eau par les juges peut déposer une réclamation à terre s'il pense que l'instruction aboutira à l'exonération de sa pénalité (RCV 64.1(a) .
- Ajout dans les IC de rouvrir une décision sur l'eau en cas de blessure ou dommage sérieux .

Arbitrage direct

Annexe Q ou Addendum Q

extrait du manuel des juges ISAF

Présentation

L'Addendum Q peut être téléchargé à partir du site de l'ISAF à l'adresse [http://www.sailing.org/tools/documents/AddendumQversion20130121-\[18580\].doc](http://www.sailing.org/tools/documents/AddendumQversion20130121-[18580].doc). L'ISAF l'a approuvé son utilisation en tant qu'annexe aux instructions de course de championnats du monde, des Coupes du Monde ISAF et des Medal race.

L'Annexe Q peut être téléchargée à partir du site de l'ISAF à l'adresse suivante : [http://www.sailing.org/tools/documents/AppendixQ2009-\[6740\].doc](http://www.sailing.org/tools/documents/AppendixQ2009-[6740].doc)

Différente de l'Addendum Q, elle a été développée pour tous les niveaux de régates en flotte. Cette annexe peut être utilisée selon la règle 86.3 pour modifier ou tester les règles proposées, si les prescriptions de l'autorité nationale le permettent. Ceux qui souhaitent utiliser cette nouvelle approche de jugement sur l'eau peuvent être tenus par leur autorité nationale d'obtenir son approbation avant de l'utiliser.

L'utilisation de l'Annexe Q ou de l'Addendum Q est recommandée pour les courses jugées sur l'eau jusqu'à dix à vingt bateaux. Il devrait y avoir un bateau jury pour trois ou quatre bateaux dans la flotte. On peut utiliser moins de bateaux jury, mais il est alors plus difficile de couvrir tous les incidents.

N'oubliez pas de prévenir les concurrents que l'Addendum modifie la définition de finir et plusieurs autres règles.

Arbitrage direct

- Lorsqu'un bateau juge constate un incident entre 2 bateaux .
- Il pointe son pavillon rouge vers le bateau fautif , hèle son numéro de voile et signale son intervention par un long et fort coup de sifflet.
- Si le bateau en infraction fait sa pénalité de 1 tour ,l'incident est clos . S'il ne fait pas sa pénalité , il est DSQ sans instruction .Le juge note les numéros des bateaux .
- Laisser le temps de réparer au bateau en infraction

Arbitrage direct

- Les IC peuvent donner également la possibilité de réclamer sur l'eau en envoyant un pavillon rouge sur l'eau accompagné d'un protest hélé.
- 3 réponses possibles pour les juges :
 - Pavillon vert (pas d'incident)
 - Pavillon rouge (un tour)
 - Pavillon autre couleur (précisé dans les IC)
- juges mal placés pour appréhender correctement l'incident et établir les faits .

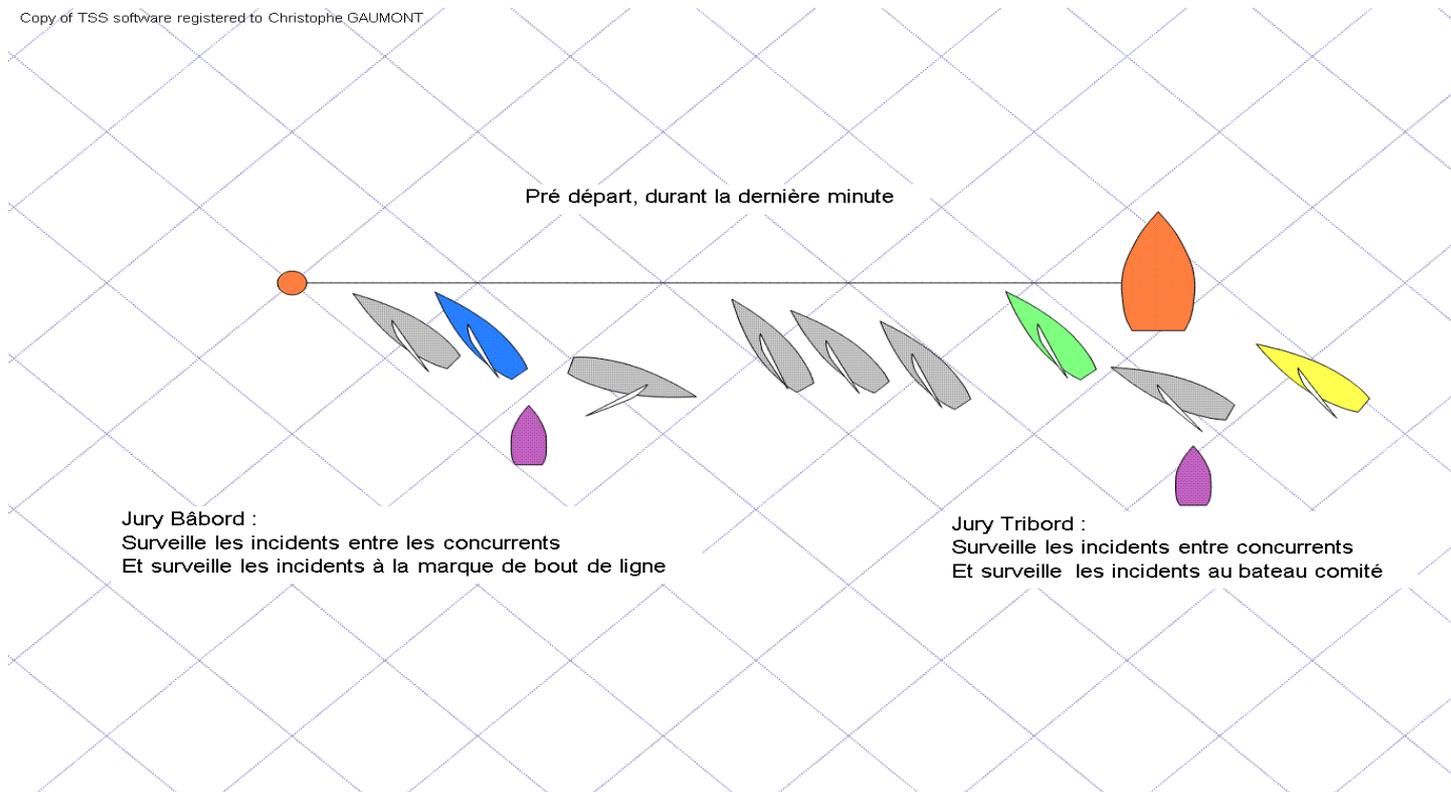
Placement et déplacement du bateau

(manuel des juges ISAF)

Les juges devront être assez proches non seulement pour voir les infractions mais aussi être dans la meilleure position pour déterminer le bateau en faute. Ils doivent s'assurer qu'ils ne gênent pas les bateaux en course, tant par leur présence que par les remous et vagues. Les juges doivent également être assez proches pour que le bateau entende leurs signaux sonores. Les juges devraient toujours travailler par paires afin qu'ils puissent signaler de manière commune une infraction. Bien que chaque juge identifie le bateau sur lequel ils se concentrent, les juges doivent anticiper des incidents potentiels et les règles concernées, de sorte qu'en cas d'incident, ils puissent prendre une décision rapidement. Dans chaque cas, les juges doivent être certains qu'une règle a été enfreinte avant tout signal

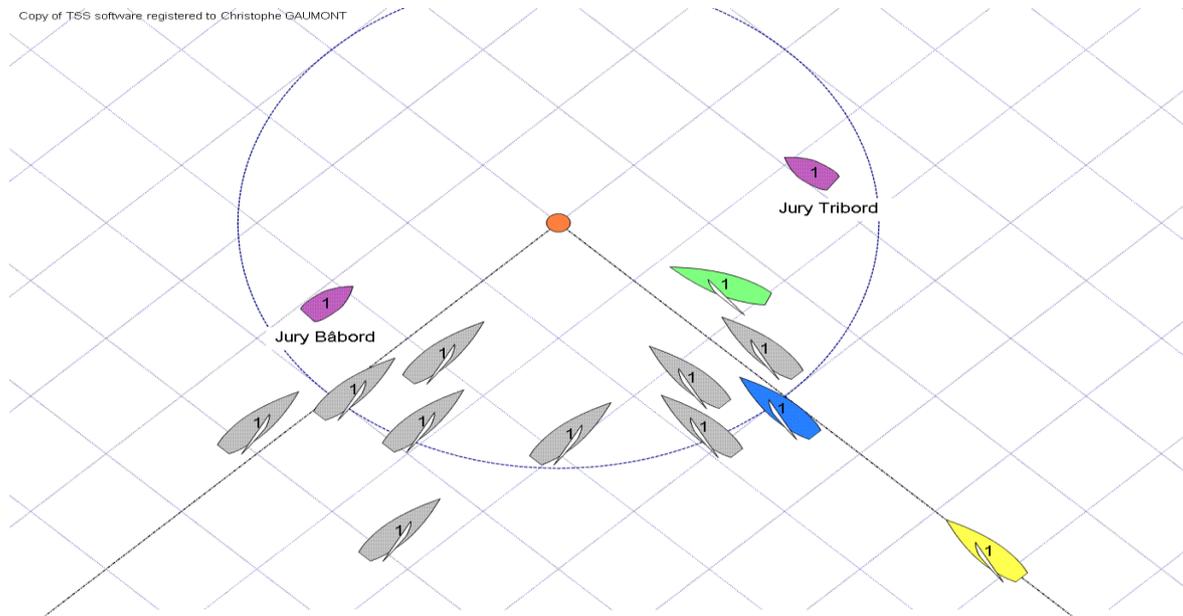
Placement au départ

•Infractions les plus fréquentes :RCV 11, RCV 12 , RCV 10



Placement marque au vent

•Être attentif aux engagements (RCV 18.3, 18.2,RCV10)



Portant et porte (1ier passage)

.Attention

.Lof début du bord , croisement babord tribord et engagement à l'approche de la porte .

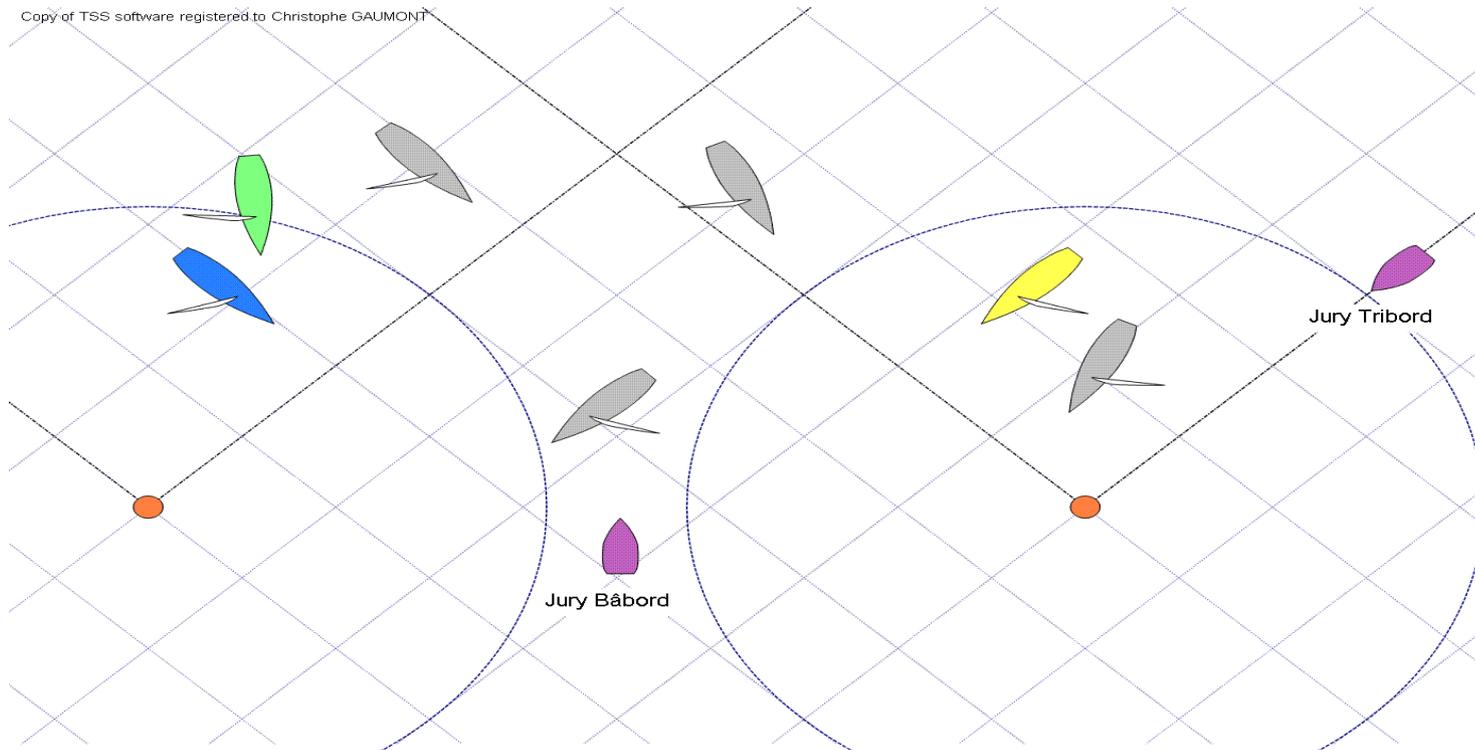
.Place à la marque

.Sortie de la porte

.Rentrée des bout dehors

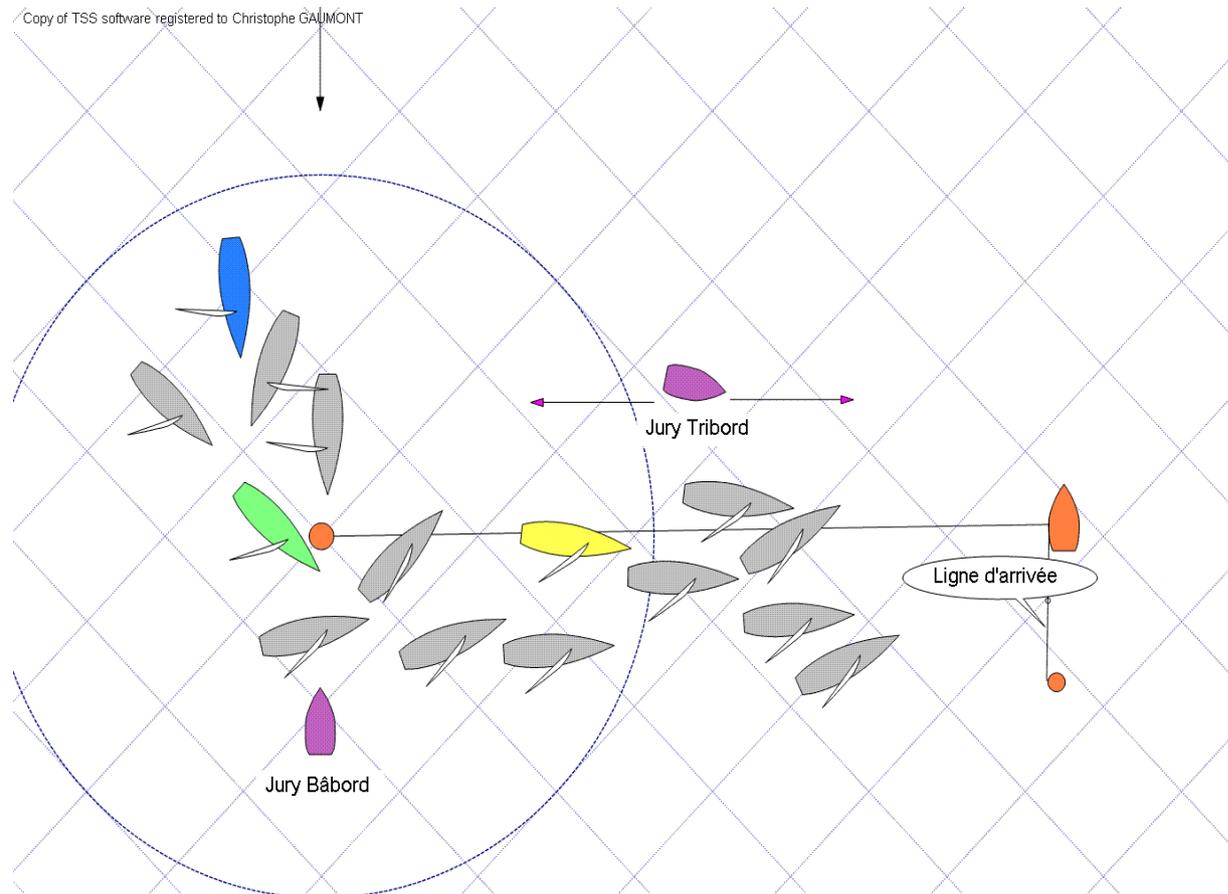
Positionnement bateau juge

.Porte passage



Vers et à l'arrivée

.Dernier passage portant et vers l'arrivée



Affichage

.A la fin des courses du jour il faut remplir une fiche intitulée récapitulation arbitrage direct ou semi-direct et l'afficher au tableau officiel , idem pour l'application de l'annexe P .

.Ces documents se trouvent

<http://espaces.ffvoile.fr/arbitrage/boite-a-outils/juge.aspx>