

# PARCOURS Mer : Arbitre de parcours

## I.Mission globale

- S'assurer de la sécurité de tous les équipages pendant, sur et en dehors du parcours
- Veiller à la régularité de l'épreuve (respect du parcours, dépassements, interférences)
- Observer, avertir et sanctionner si nécessaire les équipages fautifs

### Consignes :

- Etre particulièrement vigilant sur les manœuvres des équipages qui sont très proches (bord à bord ou qui se suivent). Tout particulièrement lors des virements de bouée
- Arbitre de parcours et commissaire de virage ne dirigent pas les équipages (même s'ils se trompent dans leur navigation). A l'exception bien sûr d'un danger imminent.

## II.Lieu d'exercice

Dans un bateau, l'arbitre de parcours suis tout ou partie des course selon les instructions données par le président de jury et le directeur de course (lieux de replis et placement pour éviter les interactions avec les commissaires de virage)

**Nota :** Selon la configuration du parcours, la fonction d'arbitre de parcours peut être cumulée avec une autre (ex : juge de ligne de départ).

## III.Matériel

- Programme à jour
- Feuille papier et stylos ou intercalaire plastique et crayon de papier (idéal par temps humide) et support rigide
- Liaison radio avec le Président du Jury et le reste du jury
- Mégaphone en état de marche + piles de rechange
- Pavillon « M »
- Une caméra ou un téléphone pour enregistrer est bienvenue
- Bateau en état de marche (+ essence, pagaie, bouée, gilets de sauvetage, couverture de survie) et pilote pour manœuvrer
- Une tenue adaptée à la météo et quelques biscuits (pour éviter la faim, si mal de mer...)



## IV.Procédures

Communiquer et échanger avec le pilote avant et en partant sur son poste.

### 1. Anticiper sa position pour observer (sans gêner)

- **Se placer en fonction de la densité de la course** (là, où potentiellement il peut y avoir des interférences) ou s'il s'agit d'une série de qualification, à la **charnière** pour accéder au tour suivant. De fait, il faut connaître le chemin de progression et repérer le classement des bateaux.
- Attention aux vagues produites par votre bateau. Prenez de la distance et surveiller votre sillage. Même s'il s'agit d'aviron de mer, ceci peut provoquer une forte gêne pour quelques équipages, ce qui vient donc à rompre l'équité. Par petit temps, l'effet est de fait encore plus prononcé. Donc vigilance.
- Aux bouées, veiller à ne pas interférer avec les commissaires de virage.

### 2. Observer et noter toute interférence entre équipages en course **Chapitre V, Art. 29 et 30**

- **Surveiller en permanence les placements des bateaux** pour identifier les distances, la densité et les vitesses relatives. L'objectif est d'anticiper les manœuvres que les équipages effectueront et les situations à surveiller.

- **Observer et noter toute interférence**
- Repérer et noter les équipages concernés, ainsi que les circonstances de l'abordage. Exemple : qui était rattrapé ? L'équipage rattrapé a-t-il empêché le passage ? Les manœuvres et trajectoires étaient-elles cohérentes ? Puis identifier le ou les équipages responsables et **évaluer la gêne occasionnée**. Selon la situation et les conséquences de l'interférence, il peut être adressé une observation, un avertissement ou une pénalité de temps. **S'il y a une pénalité, informer l'équipage et le jury de votre décision.**
- Si un bateau vient à abandonner, assurez-vous qu'il a la capacité à rentrer à bon port. Communiquer cette information au jury. Au besoin, contacter le président de jury et le directeur de course pour demander l'intervention des secours ou d'un bateau de sécurité.

### 3. Donner une information à un équipage en course Chapitre V, Art. 29, Alinéa 2) et 3)

L'arbitre de parcours ne dirige pas les équipages ; même si les compétiteurs se trompent dans leur navigation. Il peut toutefois être amené à transmettre quelques informations aux équipages, notamment pour :

- leur signifier d'une pénalité (exemple pour départ anticipé, gêne...)
- les alerter d'un danger imminent

#### a) Arrêt de course pour conditions météorologiques devenues subitement défavorables

(Chapitre V, Art. 28, Alinéa 4)

- Suite à des conditions météorologiques devenues dangereuses, l'arbitre de parcours peut décider d'arrêter une épreuve pendant son déroulement.
- L'arbitre de parcours demande aux compétiteurs de s'arrêter immédiatement, leur indique une direction à prendre pour se mettre à l'abri.
- Il informe de sa décision le président de jury et le directeur de course et s'assure de faire suivre les équipages les plus éloignés et/ou en difficulté.

#### b) Chavirage

- Agir le plus rapidement et s'assurer que tous les membres de l'équipage ont pu se libérer du bateau et sont accrochés à la coque.
- Informer le Président du Jury et/ou le directeur de course et les commissaires de virage proches afin de vous assurer d'une intervention rapide des équipes de secours professionnelles. Apporter assistance en attendant les secours.

#### c) Marque de parcours manquante

- Si une bouée est manquante ou n'est plus à sa place et s'il n'y a pas de commissaire de virage, l'arbitre de parcours utilise le pavillon « M » pour signifier que la position remplace la bouée manquante.



#### **Rappel de la procédure de réclamation** (Chapitre V, Art. 31, Alinéa 9)

*Toute réclamation doit être signalée oralement par l'équipage à l'arbitre de parcours, aux juges à l'arrivée ou l'arbitre le plus proche dans les 2 minutes après l'arrivée du dernier bateau.*

*Elle doit ensuite être formulée par écrit et transmise par le délégué, au Président du Jury, avec une caution de 20 points, dans l'heure qui suit la dernière arrivée de la course. La valeur du point est indiquée dans la Réglementation Sportive de l'année en cours. En 2018, 1 point = 1.50 euros).*

*Le président de Jury réunira le Bureau du Jury pour analyse et décision, qui doit être rendue dans les deux heures après la dernière course de la session.*

## V. Résumé des tâches de l'Arbitre de Parcours

- Prise de contact avec le pilote
- Vérifier avant la course le matériel à disposition
- Connaître le parcours et se repérer sur le plan d'eau et ses abris
- Se placer judicieusement sur le bassin sans occasionner de gêne (vagues, visibilité des bouées)
- S'assurer de la sécurité de tous les équipages en course
- S'assurer que les équipages ont effectué correctement le parcours
- Ne pas diriger les équipages sauf si un obstacle ou un danger se trouve sur leur route
- Noter le maximum d'informations
  
- **Pendant le parcours :**
  - ✓ Etre attentif à la validité du départ (pour communiquer une éventuelle pénalité à l'équipage fautif)
  - ✓ Vérifier qu'aucun équipage ne gêne un concurrent. Etre particulièrement vigilant sur les trajectoires et les manœuvres des équipages qui sont très proches (bord à bord ou qui se suivent).
  - ✓ Si abordage, évaluer les responsabilités, le contexte, les conséquences. Si gêne délibérée (sanctionner l'équipage)
  - ✓ Prendre une décision et informer le jury si pénalité
  - ✓ Informer le jury des équipages qui ont abandonnés ou n'ont pas réalisés le parcours dans sa totalité
  - ✓ **Noter toute interférence observée sur la course** même celles non sanctionnées dans la perspective d'une éventuelle réclamation

## VI. Annexe : analyse de course

**Nota :** dans le cas d'une configuration avec uniquement des commissaires de virage, il est nécessaire d'avoir l'ensemble des analyses des personnes concernées avant d'éditer les résultats. Donc la nécessité que chacun rende compte des sanctions accordées.

