

JUGE DE PARCOURS

I. Mission globale

Veiller à la sécurité de tous les équipages pendant le parcours et en dehors du parcours dans ses limites d'observation. Veiller à l'équité et assurer l'égalité des chances pour tous les équipages.

II. Lieux d'exercice

- *Course avec départ groupé* : dans un véhicule suiveur sur l'eau ou sur terre, au contact de la course tout au long du parcours ou dans leur zone de compétence dans le cadre d'un arbitrage par zone, ainsi que pendant la remontée vers le départ ;
- *Course contre la montre* : sur un bateau à poste fixe ou sur la berge

III. Matériel

- Programme à jour et stylos ;
- Drapeau blanc ;
- Drapeau rouge à portée de main ;
- Cloche à portée de main ;
- Liaison radio avec le Président du Jury et le reste du jury ;
- Bateau suiveur en état de marche (+ essence, pagaie, bouée, gilet de sauvetage, couverture de survie). S'assurer que votre pilote ne porte pas de couleur rouge pouvant être confondue avec un drapeau rouge ;
- Mégaphone en état de marche + piles de rechange ;

IV. Procédures

1. A la prise de poste

- Etre en poste au minimum 30 minutes avant le début de la première course de la journée ou demi-journée
- Si arbitrage sur bateau, faire connaissance avec le pilote et l'informer des procédures qui seront utilisées et des indications gestuelles utilisées lors d'un suivi de course
- Aller se placer à la position assignée pour la première course. Vérifier pendant le trajet qu'aucun équipage ne soit encore sur le parcours. Vérifier qu'il n'y a aucun objet flottant risquant d'endommager un bateau ou créer une situation défavorable pour un équipage

2. Préparation au départ

a) Avant l'appel des équipages

- Selon les consignes du Président du Jury, la distance des courses en cours et l'organisation au départ, le Juge de Parcours prépare sa course. Veiller au respect des consignes de circulation, si besoin transmettre des informations aux équipages, et donner des avertissements en cas de manquement aux règles de circulation ;
- Ne pas oublier d'informer le Starter et tout autre membre du jury de tout avertissement donné ;
- Si vous êtes le juge de parcours pour la course qui suit celle qui va partir, rester en position en soutien à environ 100m du départ pour remplacer l'arbitre de la course en cas de panne moteur ;
- Indiquer au pilote la trajectoire que vous souhaitez prendre et se mettre d'accord ensemble des signes à utiliser pour la direction du bateau suiveur. Ne pas hésiter à lui demander de rester également attentif : quatre yeux valent mieux que deux !
- Etre attentif à la procédure en cours.
- Evaluer pendant l'alignement de votre course si un équipage peut potentiellement nécessiter plus votre attention dès le départ donné (difficultés dans les manœuvres, proximité de 2 bateaux sur un départ non tenu...)

Remarque : sur instruction générale du starter ou du président les juges de parcours peuvent aider à la préparation de la course qu'ils vont suivre, par exemple en faisant avancer les bateaux vers l'alignement en les maintenant à la même hauteur dans un départ non tenu

b) Dès l'annonce des "deux minutes"

- Se tenir prêt au départ (moteur en marche, au point mort, en retrait de la ligne et de la mire de départ pour ne pas gêner l'alignement, **debout dans le bateau**, drapeau blanc en main, mégaphone à portée de main, connaissance des équipages dans la course et du nombre de qualifiés pour le tour suivant afin de bien identifier la charnière) ;
- Le JP positionné aux 100m qui arbitre la course suivante doit également se tenir prêt au départ pour suppléer l'arbitre de la course en cours en cas de défaillance mécanique de son bateau. Il reste néanmoins **assis** dans son bateau suiveur, moteur en marche, et est vigilant à la procédure de départ.

Exemple : Le juge de parcours numéro 4 doit être prêt à remplacer dans l'instant le juge de parcours numéro 3 qui, au moment de partir, ne peut pas suivre la course (problème de moteur, etc...).

Remarque. Il est donc primordial que chaque arbitre soit vigilant, pour toutes les courses, au nombre d'équipages qualifiés pour le tour suivant (généralement indiqué sur le programme).

c) Pendant l'appel des équipages par le Starter

Si l'arbitre devant prendre la course en cours de préparation est encore assez loin du départ, il peut faire savoir au Starter qu'il est prêt à prendre la course en se mettant debout et en levant très clairement son drapeau blanc ou en le lui indiquant par radio.

d) Dès le signal de départ

- Vérifier que le Juge de Départ ne lève pas son drapeau rouge ; dans ce cas, et si le Starter tarde à agir, arrêter la course en faisant tinter sa cloche et en agitant largement son drapeau rouge ;
- S'assurer que tous les bateaux aient bien pris le départ ;
- Se porter au contact de la course, le plus rapidement possible, sans gêner les équipages ;
- S'assurer de la bonne direction des bateaux engagés et les corriger éventuellement pour éviter toute collision. Il est judicieux de "faire un tour" dans tous les couloirs assez tôt dans la course pour surveiller les trajectoires des équipages ;
- S'assurer qu'aucun équipage n'est victime de vagues inéquitables, d'obstacle ou d'une collision, qui obligeraient à l'arrêt.

3. Pendant le parcours Chapitre V, Art. 30, Alinéa 5) (page 24)**a) De manière générale**

- S'assurer de la sécurité de tous les équipages en course (peut nécessiter un arrêt de course); Porter en priorité assistance à un équipage dont la sécurité est compromise (chavirage, malaise...) par rapport au suivi de la course
- S'assurer de l'équité de la course : vérifier que les conditions de bassin soient, en tous points, égales pour tous les équipages (conditions de vent, de vagues...) au même instant (peut nécessiter un arrêt de course)
- Si la configuration de la course oblige l'arbitre à dépasser un équipage, celui-ci doit s'assurer que sa manœuvre gênera le moins possible l'équipage concerné (vagues, remous, visibilité des autres concurrents...). Il doit surveiller cet équipage en se retournant fréquemment, car il est hors de son champ visuel, l'équipage pouvant, à tout moment, être en difficulté (casse, chavirage, difficulté physique...), quel que soit le niveau d'expérience des rameurs en course ;
- S'assurer du déroulement correct de la course ;
- Vérifier qu'aucun équipage ne gêne un concurrent : gêne involontaire (faire une observation à l'équipage) OU gêne délibérée (sanctionner l'équipage) ;
- Si la gêne compromet de manière irrémédiable les chances d'un équipage, après avoir arrêté la course, analyser la situation suivant la procédure définie en **Annexe** ;
- Vérifier qu'un équipage ne bénéficie pas d'informations extérieures (coaching), ou même intérieure à la course (données par un pilote de bateau à moteur complaisant pour un équipage)
Faire la différence entre l'encouragement amical et l'information technique sur la conduite de la course ou l'application d'une méthode définie entre l'entraîneur et l'équipage en course, et dont le résultat peut donner à

un équipage un avantage par rapport à un autre. Ce dernier cas constitue du coaching et doit donner lieu à une sanction.

- Etre particulièrement vigilant sur la position, et les manœuvres, des équipages en bord à bord dans des couloirs voisins et/ou en situation de charnière « dernier classé – premier non classé ». Par exemple, dans une demi-finale, seuls les 3 premiers équipages sont qualifiés pour la finale ; il faut donc particulièrement surveiller les équipages navigant en 3^{ème} et 4^{ème} place.
- Quatre consignes principales : faire attention aux vagues du bateau suiveur ; être attentif à ne pas gêner les concurrents avec le bruit du moteur (ne pas rester trop près des rameurs) ; ne pas gêner la vision entre eux des équipages ; et ne pas se placer directement dans l'axe d'un couloir (peut servir de guide à l'équipage)

b) Donner une information à un équipage en course Chapitre V, Art. 29, Alinéa 2) et 3) (pages 18-19)

Lors d'une course, il peut être nécessaire de donner à un équipage des informations pour :

- Eviter un accident ;
- Eviter une gêne vis-à-vis d'un autre équipage ;
- Arrêter un équipage coupable d'une infraction au Code des Régates.

Remarque : toutes les informations à un équipage doivent être données avec le drapeau blanc levé. Seul l'ordre d'arrêt de course doit se faire avec le drapeau rouge.

Ces informations sont de quatre types :

1. Information de direction	2. Information d'avertissement	3. Ordre d'arrêt à un équipage	4. Arrêt sur obstacle
Tout équipage est seul responsable de sa direction. Cependant, il peut être nécessaire de donner des indications de direction pour éviter une collision ou une gêne à un autre équipage ou si cela peut lui apporter un avantage en cas de changement de couloir	Cette information est consécutive à une faute commise par un équipage	Un tel ordre d'arrêt peut être donné pour éviter un incident entre plusieurs équipages, ou à la suite de deux avertissements (le deuxième étant une exclusion). Sont également pris en compte les avertissements donnés par la Commission de Contrôle ou le Starter avant la manche en cours. Il est donc essentiel de prendre note de ces informations à la radio	Cet ordre d'arrêt devrait, en principe, être précédé d'une information de direction (voir Colonne 1) avertissant l'équipage concerné selon le terme : "obstacle » "
Se porter dans le couloir de l'équipage auquel on souhaite s'adresser, en vérifiant que cette manœuvre ne risque pas de provoquer une gêne quelconque à un autre équipage (vagues, remous)	Se porter dans le couloir de l'équipage auquel on souhaite s'adresser, en vérifiant que cette manœuvre ne risque pas de provoquer une gêne quelconque à un autre équipage (vagues, remous)	Se porter dans le couloir de l'équipage auquel on souhaite s'adresser, en vérifiant que cette manœuvre ne risque pas de provoquer une gêne quelconque à un autre équipage (vagues, remous)	Se porter dans le couloir de l'équipage auquel on souhaite s'adresser, en vérifiant que cette manœuvre ne risque pas de provoquer une gêne quelconque à un autre équipage (vagues, remous)
Lever le drapeau blanc verticalement	Lever le drapeau blanc verticalement	Lever le drapeau blanc verticalement	Lever le drapeau blanc verticalement
Appeler l'équipage et non le numéro de couloir, et abaisser le drapeau blanc, à l'horizontale, du côté vers lequel doit se diriger l'équipage. Ne pas dire « Direction », sauf cas de régates avec débutants en difficulté. En cas d'indication de direction pour éviter un obstacle, dire "Obstacle" et indiquer la direction à suivre	Appeler l'équipage et non le numéro de couloir, indiquer le motif de la sanction, puis la sanction. Exemple : "ACBB, non-respect des consignes de direction, avertissement"	Appeler l'équipage (et non le numéro de couloir) et lui indiquer le motif et la sanction. Exemple : "ACBB, stop" Et/Ou "ACBB, deuxième avertissement, exclusion. Stop"	Appeler l'équipage (et non le numéro de couloir) et donner l'indication d'arrêt. Exemple : "ACBB, obstacle, stop"

Maintenir le drapeau dans cette position tant que la manœuvre n'est pas satisfaisante.
Recommencer le commandement si besoin.
Si l'on constate que l'ordre n'est pas exécuté après plusieurs répétitions on peut souligner avec l'instruction verbale « Direction » avant de passer à l'avertissement

Lui indiquer comment rejoindre le parc à bateaux : généralement dans le balisage pour éviter tout accident, et environ 30 secondes après

Autoriser l'équipage à repartir une fois l'obstacle contourné.
Remarque : Si l'obstacle se trouve dans plusieurs couloirs, arrêter la course.

c) Arrêt de course pour collision entre équipages Chapitre V, Art. 29, Alinéa 5 (page 19)

- Selon la distance parcourue, arrêter la course en faisant tinter sa cloche et agitant son drapeau rouge (les équipages n'ayant plus la possibilité de s'exprimer à leur plein potentiel, l'équité est donc rompue) ;

Remarque : la cloche est utilisée pour attirer l'attention des rameurs. Le drapeau rouge arrête la course.

- S'enquérir de potentiels dommages matériels et/ou physiques, et faire intervenir les secours le cas échéant ;
- Sanctionner l'équipage fautif, au minimum d'un avertissement. Dans le cas où l'équipage a déjà reçu un avertissement avant le départ ou en raison d'un faux départ, il est exclu. Lui indiquer comment rejoindre le parc à bateaux (généralement dans le balisage pour éviter tout accident, et environ 30 secondes après le départ de "leur" course) ;
- Remettre les équipages sous les ordres du Starter ou différer un nouveau départ en renvoyant les équipages dans la zone d'échauffement ou au parc à bateaux.

d) Arrêt d'un équipage pour raison médicale Chapitre V, Art. 26, Alinéa 1) (page 16)

Si un équipage s'arrête pour malaise d'un rameur, ne pas arrêter la course mais rester auprès de l'équipage jusqu'à l'intervention effective des secours. S'assurer qu'un Juge de Parcours en réserve reprenne votre course, le cas échéant. Porter secours dans la limite de ses moyens.

e) Arrêt de courses pour conditions météorologiques ou vagues inéquitables Chapitre V, Art. 26, Alinéa 5) (page 17)

Si les conditions météorologiques sont devenues subitement défavorables, dangereuses ou si des vagues rendent le parcours inéquitable :

- Arrêter la course, mettre les équipages en sécurité ou les raccompagner au parc à bateaux avec l'aide des bateaux de sécurité du parcours, le cas échéant ;
- Expliquer aux équipages les raisons de l'arrêt ;
- Renvoyer tous les équipages vers un endroit sécurisé ;
- Après concertation du Président du Jury avec l'organisation et le comité d'équité si existant, fixera une nouvelle heure de départ.

f) Chavirage Chapitre V, Art. 26, Alinéa 1) (page 16)

- S'assurer que tous les membres de l'équipage ont pu se libérer les pieds et ont la tête hors de l'eau. Porter une attention toute particulière aux barreaux à l'avant de la coque ;
- Agir rapidement :
 - ✓ Commencer à intervenir en aidant les membres de l'équipage à se libérer en attendant l'intervention des secours;
 - ✓ informer le Starter pour que les courses suivantes soient retardées, le temps de dégager le champ de courses. Si une course a déjà été lancée, essayer dans la mesure de vos moyens de réduire au maximum la gêne aux équipages en course. Si impossible (chavirage au centre du bassin), faire signe au Juge de Parcours pour qu'il arrête sa course en cours ;
 - ✓ informer le Président du Jury pour qu'il passe le message aux équipes de secours professionnelles sur le bassin, qui peuvent venir en aide aux équipes de l'organisation

Remarque 1 : si les secours interviennent rapidement, le Juge de Parcours peut reprendre sa course et laisser l'équipe de secours s'occuper de l'équipage. En revanche, si les secours tardent à intervenir, vous devez rester près de l'équipage. Un Juge de Parcours en position "tiroir" reprendra votre course.

- Essayer de calmer les athlètes s'ils sont en état de panique ou de choc. Leur demander de rester près de leur embarcation : ils peuvent s'en servir comme aide à la flottation pour ne pas se fatiguer, et le bateau les rend plus visibles pour les équipes de secours (un bateau chaviré est plus facile à repérer qu'un rameur nageant seul au milieu du bassin) ;
- En cas de météo froide, demander aux athlètes de sortir le torse de l'eau en se hissant sur leur coque, ceci pour éviter une crampe du diaphragme qui peut résulter en une perte de capacités respiratoires. Commencer à remonter les athlètes sur le bateau arbitre si le bateau de sécurité n'arrive pas rapidement sur zone

4. A l'arrivée Chapitre V, Art. 30, Alinéa 6) (page 26)

- Attendre que tous les bateaux en course aient franchi la ligne d'arrivée ;
- Rester vigilant et s'assurer qu'aucun équipage ne soit en difficulté (accident physique). Eventuellement se porter à son secours. Ne pas laisser un rameur récupérer en se couchant dans son bateau (malaise, syncope...). Ne pas hésiter à se rapprocher de l'équipage et l'inciter à se relever ou appeler rapidement les secours ;
- Décider si la course a été régulière ou non :

Tous les bateaux franchissent la ligne d'arrivée	Tous les bateaux ne franchissent pas la ligne d'arrivée (arrêt en course sur injonction de l'arbitre, abandon, exclusion au départ, d'un ou plusieurs équipages)	Un équipage porte réclamation (main levée après l'arrivée)	La course n'a pas été régulière (un équipage a été gêné, exclu pendant la course) même sans réclamation
La course a été régulière	La course a été régulière	Se porter à hauteur de l'équipage	Attendre que tous les équipages en course aient franchi la ligne d'arrivée
Attendre quelques instants en observant les équipages pour vérifier qu'aucun rameur n'est en difficulté	Attendre quelques instants en observant les équipages pour vérifier qu'aucun rameur n'est en difficulté	Ecouter l'énoncé de la réclamation	Lever le drapeau rouge. Pour des courses Handi avec déficients visuels, annoncer "Drapeau rouge"
Aucun bateau ne porte réclamation	Aucun bateau ne porte réclamation	Dialoguer avec l'équipage si la réclamation ne vous semble pas justifiée	Se rendre à proximité de la tour d'arrivée, demander confirmation de l'ordre d'arrivée et donner sa décision au Responsable Arrivée
Lever le drapeau blanc. Pour des courses Handi avec déficients visuels, annoncer "Drapeau blanc"	Lever le drapeau blanc. Pour des courses Handi avec déficients visuels, annoncer "Drapeau blanc"	Lever le drapeau rouge si vous retenez la réclamation, sinon le drapeau blanc. Le drapeau rouge indique au Responsable à l'Arrivée qu'il ne doit pas entériner le résultat. Pour des courses Handi avec déficients visuels, annoncer "Drapeau rouge" ou "Drapeau blanc"	Exclusion de (des) l'équipage(s) fautif(s), et selon le contexte : faire recourir les équipages lésés (voir l'analyse de course en Annexe), ou entériner le résultat

Attendre que le juge à l'arrivée lève également son drapeau blanc en signe de confirmation du signal	Attendre que le juge à l'arrivée lève également son drapeau blanc en signe de confirmation du signal	Se rendre à proximité de la tour d'arrivée, et transmettre au Responsable Arrivée les éléments de la réclamation retenue ou non. Noter l'heure de la réclamation orale sur le programme.	Remarque : l'arbitre de parcours est garant de l'équité de la course. Si vous estimez que la course n'a pas été régulière, vous devez lever le drapeau rouge, même sans réclamation des équipages.
	Se rendre à proximité de la tour d'arrivée, ou par radio énoncer au juge d'arrivée les raisons qui font qu'une, ou plusieurs, équipage(s) n'a (ont) pas franchi la ligne d'arrivée	Si l'équipage souhaite tout de même porter réclamation, le délégué du club a un délai d'une heure pour porter cette réclamation par écrit	

Rappel de la procédure de réclamation **Chapitre V, Art. 30, Alinéa 9) (page 28)**

Toute réclamation doit être signalée verbalement par l'équipage concerné au Juge de Parcours (ou aux Juges à l'Arrivée si le Juge de Parcours n'a pu être joint, ou au Starter si incident au départ) dans les 30 secondes après l'arrivée du dernier bateau de la course.

Elle doit ensuite être confirmée par écrit et transmise par le délégué avec caution de 20 points (la valeur du point est indiquée dans la Règlementation Sportive de l'année en cours. En 2018, 1 point = 1.50 euros), dans l'heure qui suit l'arrivée de la course, au Président du Jury. Celui-ci réunira le Bureau du Jury pour analyse et décision, qui doit être rendue dans l'heure suivant le dépôt écrit de ladite réclamation.

5. Remontée au départ **Chapitre V, Art. 30, Alinéa 3) (page 20)**

Après une course, la remontée vers la ligne de départ est généralement effectuée "en tiroir" ou par paliers :

- Remonter au centre du bassin à allure rapide, sans créer d'importante vague d'étrave (un bateau qui déjauge à vitesse élevée fait moins de vagues) ;
- A l'approche de la position "tiroir" requise ou de la course suivante, couper la vitesse du bateau pour casser la vague tout en restant dans l'axe du bassin, de façon à ce que la vague d'étrave s'évanouisse dans l'axe du champ de course (conditions nécessaires pour une vague résiduelle égale pour tous les équipages en course) ;
- Lorsque la vague d'étrave est évanouie, sortir du champ de course avec le moteur au ralenti, perpendiculairement à l'axe du bassin sans provoquer de vague lors de virages ;
- Laisser passer la course, puis revenir au centre du bassin toujours au ralenti et perpendiculairement à l'axe du bassin sans provoquer de vague, se mettre ensuite dans l'axe du bassin et accélérer jusqu'à atteindre la prochaine position tiroir (ou l'approche de la prochaine course) ;
- Recommencer ces étapes jusqu'à arriver à la position de prise de course.

Selon les bassins et les consignes du Président du Jury, est également admise la remontée à très petite vitesse en bordure du champ de course. Il est impératif de ne pas générer de vague d'étrave et de ne pas gêner les équipages qui se rendent au départ et ceux qui sont en course.

Pendant la remontée :

- Etre prêt, à tout moment, à secourir un équipage en difficulté, en attendant l'intervention des équipes affectées à la mission de sécurité sur l'eau ;
- Etre prêt, à tout moment, à suppléer l'arbitre de la course que l'on croise, et qui aurait dû s'arrêter pour secourir un équipage en difficulté, ou dont le moteur de bateau serait tombé en panne. Dans ce cas ne pas lever le drapeau blanc à l'arrivée de la course pour entériner le résultat avant d'avoir entendu le Juge de Parcours normalement désigné pour cette course ;
- Surveiller en permanence l'état du champ de course et enlever, ou faire enlever, tout objet flottant risquant d'endommager un bateau ou créer une situation défavorable pour un équipage (bouteille, branchage, tronc d'arbre, épave flottante). Informer le Starter pour temporiser éventuellement les départs, le temps de terminer la manœuvre de nettoyage ;

Chapitre V,
Art. 28, Alinéa 3)
(page 17)

- Surveiller les équipages se rendant au départ, et donner un avertissement le cas échéant aux équipages ne s'arrêtant pas au passage d'une course ou ne respectant pas les consignes de circulation. Penser à remonter ces avertissements au Starter et aux autres membres du jury.
- De manière générale, si vous devez vous adresser à un équipage, portez-vous à sa portée au lieu de crier pour vous faire entendre.

V. Résumé des tâches du Juge de Parcours (JP)

- Prise de contact avec le pilote ;
- Vérifier avant la course le matériel à disposition ;
- Vérifier si le bassin est prêt au déroulement de la compétition (obstacles, herbes...) et vérifier la présence de bateaux de sécurité à poste fixe tout au long du parcours ;
- Faire respecter l'arrêt de l'entraînement 30 minutes avant le premier départ (incombe au dernier JP de la rotation) ;
- Suppléer éventuellement un JP défaillant (moteur à l'arrêt) ;
- **Dans la zone de départ** : se tenir debout dans l'embarcation 2 minutes avant le départ OU se tenir assis dans le bateau de réserve prêt à suppléer ;
- **Pendant le parcours** :
 - Vérifier la validité ou non du départ (drapeau rouge ou blanc du JD) ;
 - Veiller à la sécurité (arrêt de la course si obstacle) ;
 - S'assurer du déroulement équitable de la course : gêne entre les équipages ; conditions météo ; coaching flagrant
 - Veiller à se placer le mieux possible (proche de la charnière, tout en faisant attention aux vagues, au bruit, à la visibilité entre équipages et la visibilité du fond du bassin) ;
- **Après l'arrivée**
 - Sans incident : valider la course (drapeau blanc) ;
 - Incident : juger l'irrégularité de la course et/ou recevoir les réclamations ; décider de valider ou non la course (drapeau blanc ou rouge) ;
- **Retour vers la zone de départ** : remonter selon les règles du bassin, par palier ou très lentement, en surveillant les équipages et le bassin.

VI. Annexe : analyse de course

