

POSITIONNEMENT UMPIRE sans « wing boat »



Thierry POIREY
Avril 08

OBJECTIFS

- Être placé sur les phases critiques ou essentielles en priorité.
- Être à une distance correcte 90% du temps.
- Être sur le même angle que les bateaux 90% du temps.
- Gêner le moins possible les concurrents.
- Suivre les positions de bases, et s'adapter correctement si besoin.
- Passer progressivement d'un scénario à un autre en anticipant le + possible.

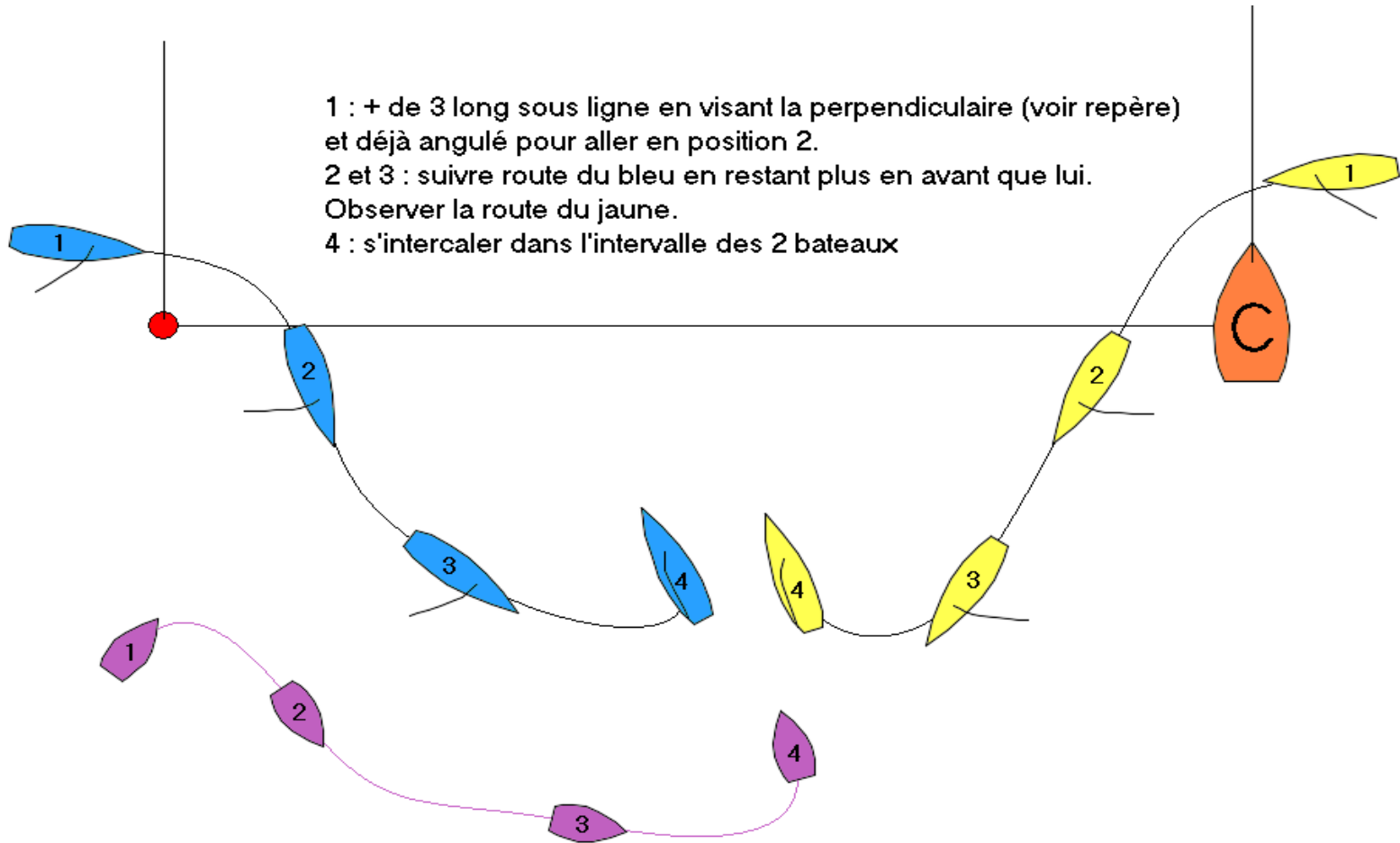
PRINCIPES DE BASES

- Laisser au moins un rayon de giration entre vous et les bateaux.
- Ne jamais être entre les bateaux et vers la zone où ils naviguent.
- Ne jamais croiser devant les bateaux.
- Se poser la question en permanence : Qu'est-ce que je veux voir en priorité ?
- Conduire régulièrement et garder une distance constante par rapport aux bateaux.
- Conserver le même angle et la même vitesse que les bateaux, tout en évitant de « tourner » avec eux.
- Parfois, une légère marche arrière permet de recalibrer l'axe du 1/2 rigide vers l'endroit désiré ou dans la parallèle des concurrents avant de repartir en marche avant.
- Se placer dans les intervalles.
- Sur progression des bateaux en avant
- Faire attention aux vagues que vous faites.
- Se rappeler que parfois, s'arrêter est la meilleure solution pour se repositionner.
- Le timing notamment sur le « retour » doit vous aider à vous positionner.
- Se repositionner: choisir la solution qui s'éloigne des concurrents, jamais qui s'en rapproche.

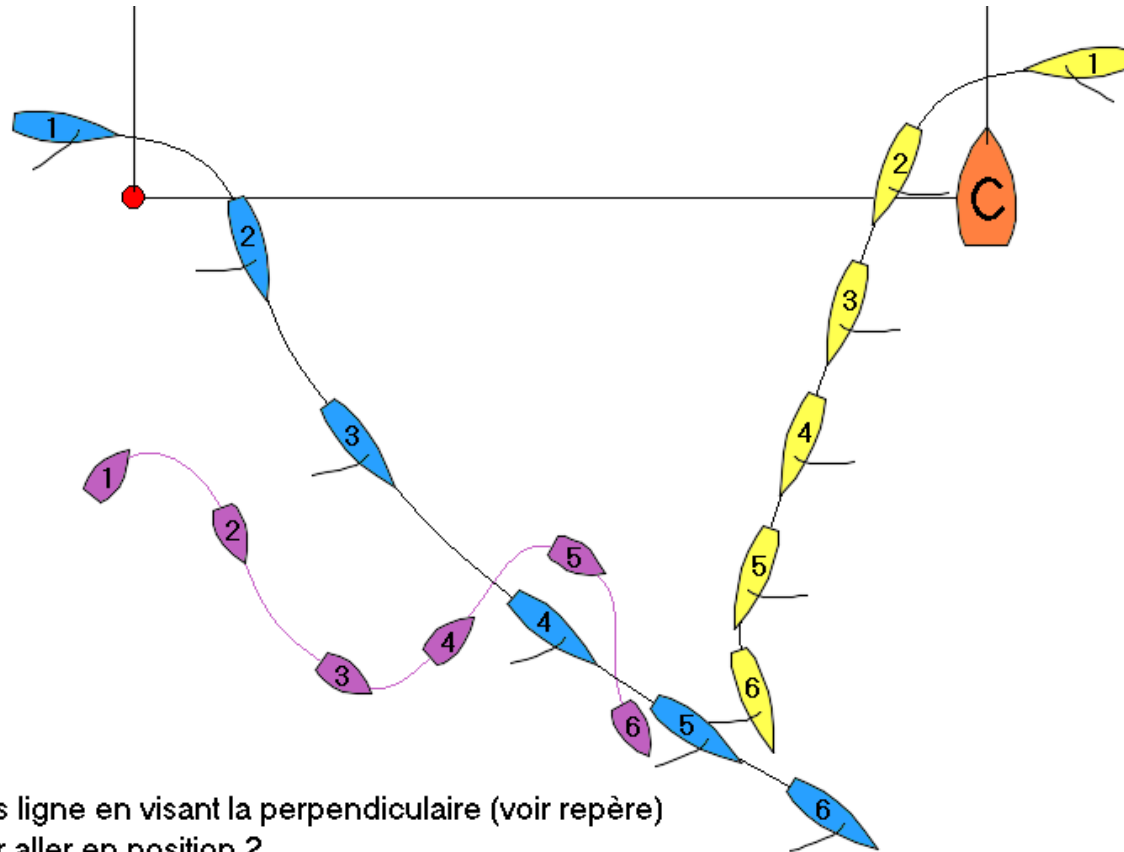
DEPART

Thierry Poirey Avril 08

01 Dialup



02 Dialdown



1 : + de 3 long sous ligne en visant la perpendiculaire (voir repère) et déjà angulé pour aller en position 2.

2 et 3 : suivre route du bleu en observant route du jaune.

4 : quand il est évident que bleu passe sous jaune, ralentir pour passer vite derrière bleu et anticiper les positions 5 et 6 pour permettre de voir la distance entre l'arrière et l'étrave ainsi que la modification route éventuelle du jaune.

5 et 6 : redescendre sous l'axe pour observer l'engagement éventuel.

03 Empannage du Bleu

1 : + de 3 long sous ligne en visant la perpendiculaire (voir repère) et déjà angulé pour aller en position 2.

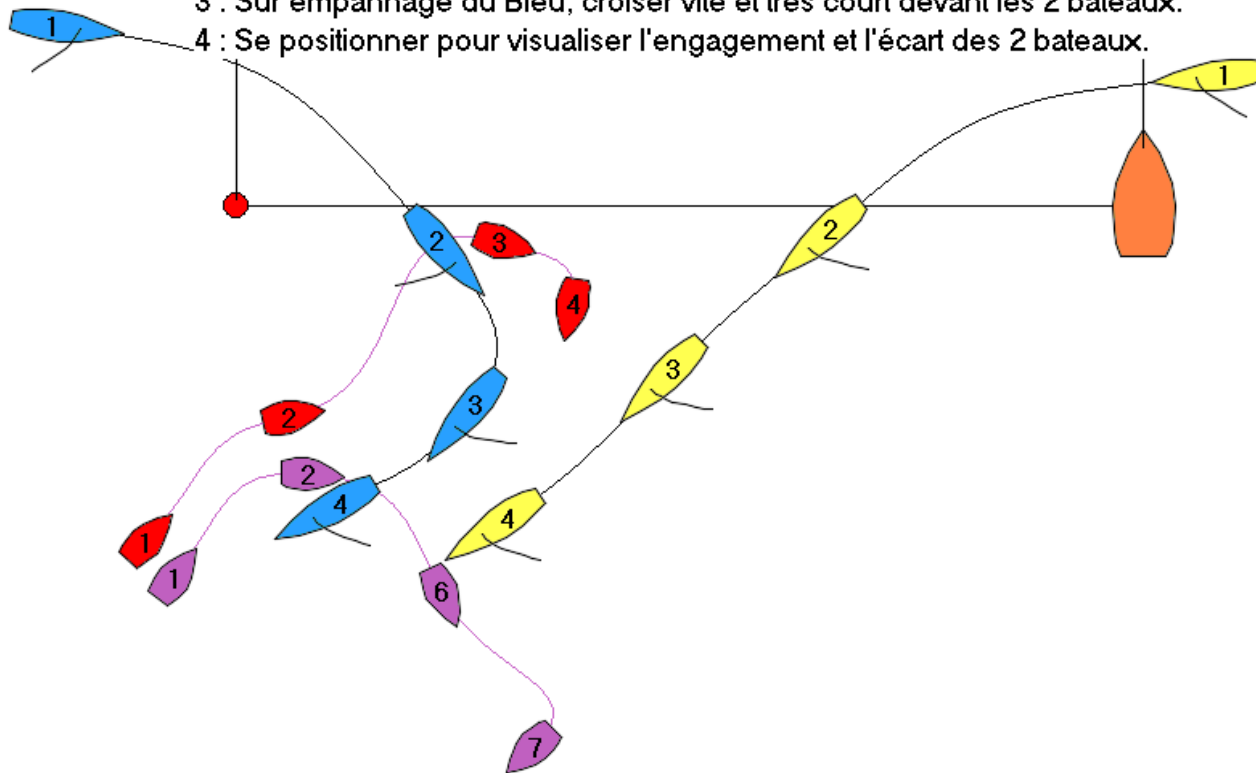
2 : suivre route du bleu en restant plus en avant que lui.

Observer la route du jaune.

Entre position 2 et 3 : Selon votre engagement sur Bleu, choisir de passer devant en "empannant" comme ump violet sur schéma, ou au contraire, comme ump rouge, lofer à gauche derrière Bleu (à préférer)

3 : Sur empannage du Bleu, croiser vite et très court devant les 2 bateaux.

4 : Se positionner pour visualiser l'engagement et l'écart des 2 bateaux.



04 Virement dessous

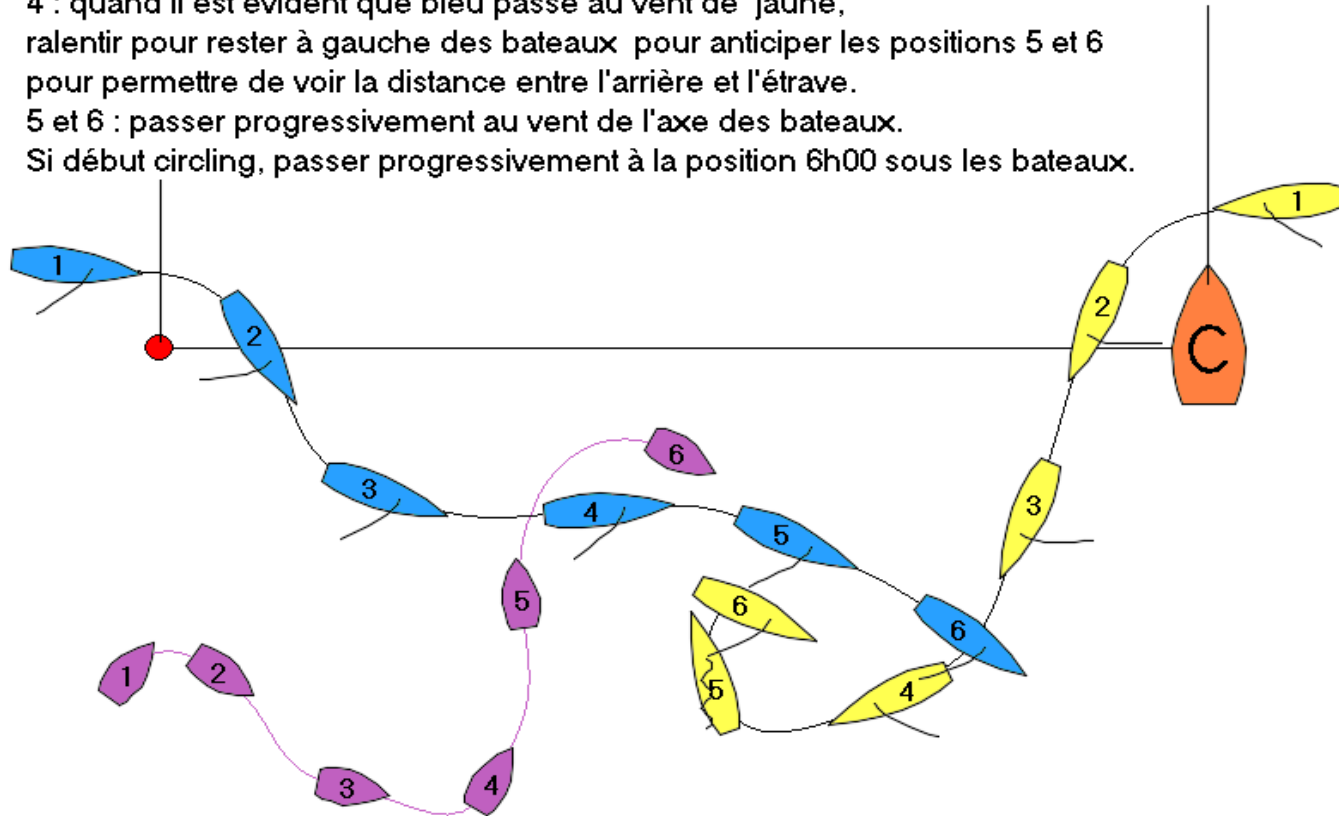
1 : + de 3 long sous ligne en visant la perpendiculaire (voir repère)
et déjà angulé pour aller en position 2.

2 et 3 : suivre route du bleu en observant route du jaune.

4 : quand il est évident que bleu passe au vent de jaune,
ralentir pour rester à gauche des bateaux pour anticiper les positions 5 et 6
pour permettre de voir la distance entre l'arrière et l'étrave.

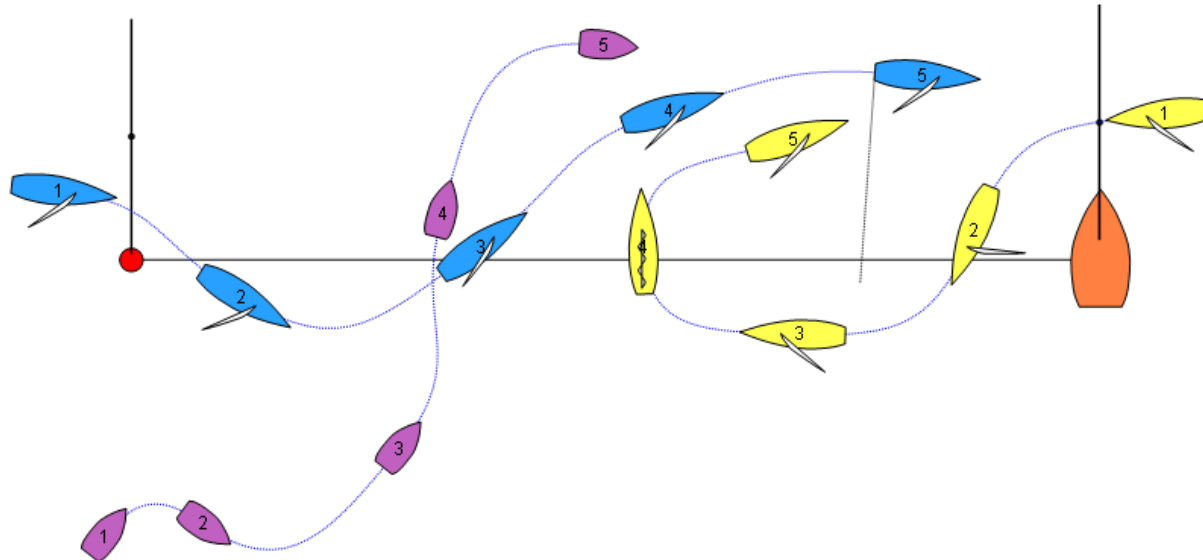
5 et 6 : passer progressivement au vent de l'axe des bateaux.

Si début circling, passer progressivement à la position 6h00 sous les bateaux.



04 bis Virement dessous

Copy of TSS software registered to Thierry Poirey



1 : + de 3 long sous ligne en visant la perpendiculaire (voir repère)

et déjà angulé pour aller en position 2.

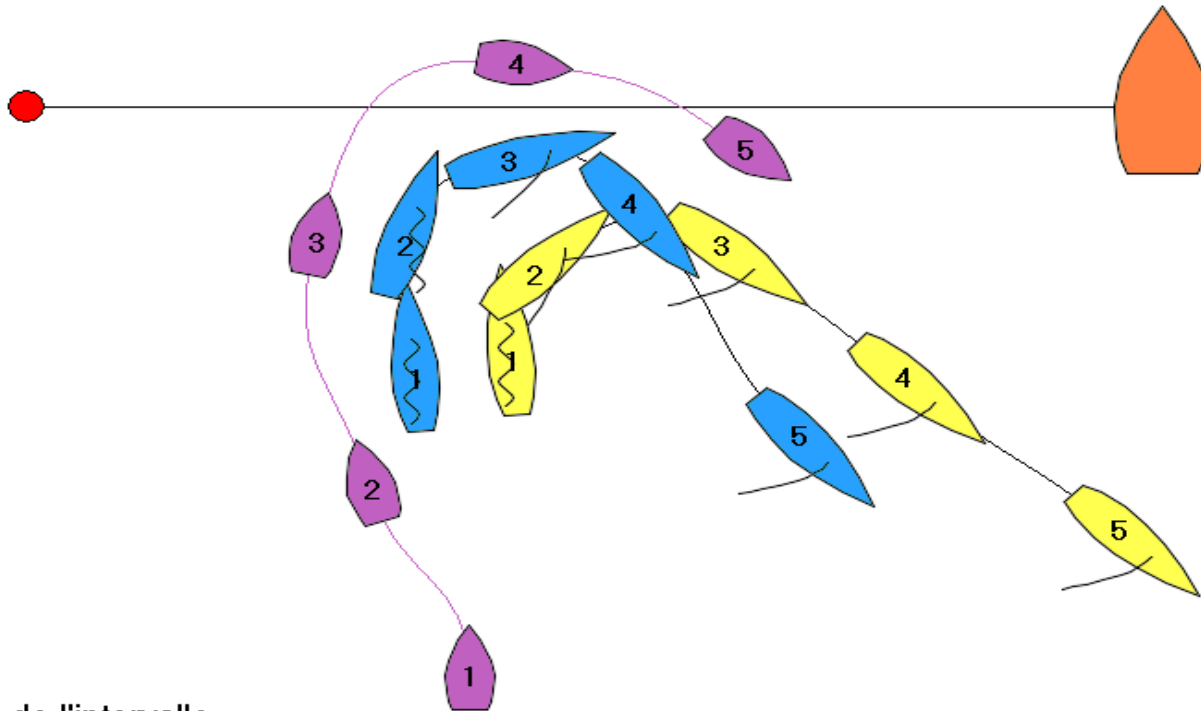
2 et 3 : suivre route du bleu en observant route du jaune.

4 : quand il est évident que bleu passe au vent de jaune, accélérer pour rester à gauche des bateaux pour anticiper les positions 5 et 6 pour permettre de voir la distance entre l'arrière du bleu et l'étrave du jaune sur son virement.

5 et 6 : passer progressivement au vent de l'axe des bateaux.

Le bateau aile annoncera "clear" ou "overlap"

05 Relance



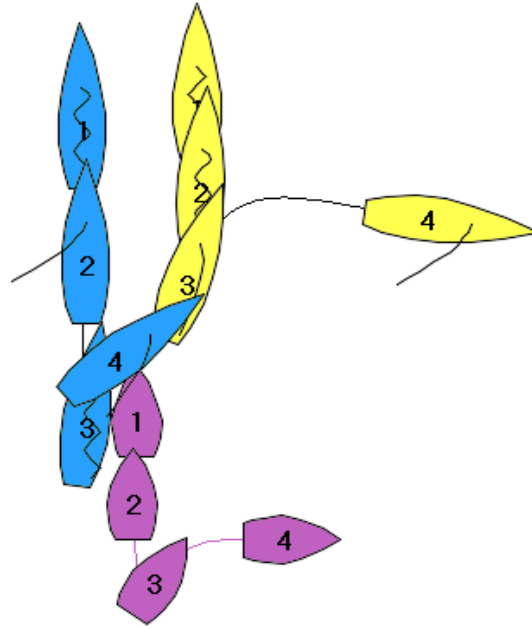
1 : vision de l'intervalle.

2 et 3 : avancer vers la gauche pour anticiper position 4.

4 et 5 : rester au vent-derrrière des bateaux pour toujours visualiser l'étrave du bateau derrière sur l'arrière du bateau devant

5 : attention à ne pas trop s'avancer pour ne pas empêcher les bateaux de lofer voir virer

06 Marche arrière

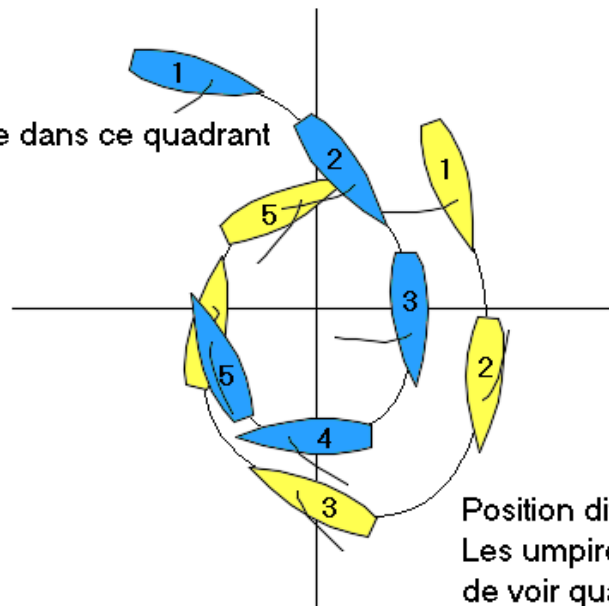


- 1 : arrêter dans l'intervalle 1 à 2 longueurs. Attention au virement éventuel.
- 2 : anticiper la marche arrière surtout si gros bateaux à voile.
- 3 : orienter le bateau umpire comme les concurrents.
- 4 : chercher la position 6h00 en route parallèle et vitesse constante aux concurrents à environ 3 longueurs pour anticiper circling.

07 Circling



Ne jamais être dans ce quadrant



Position dite "6h00"

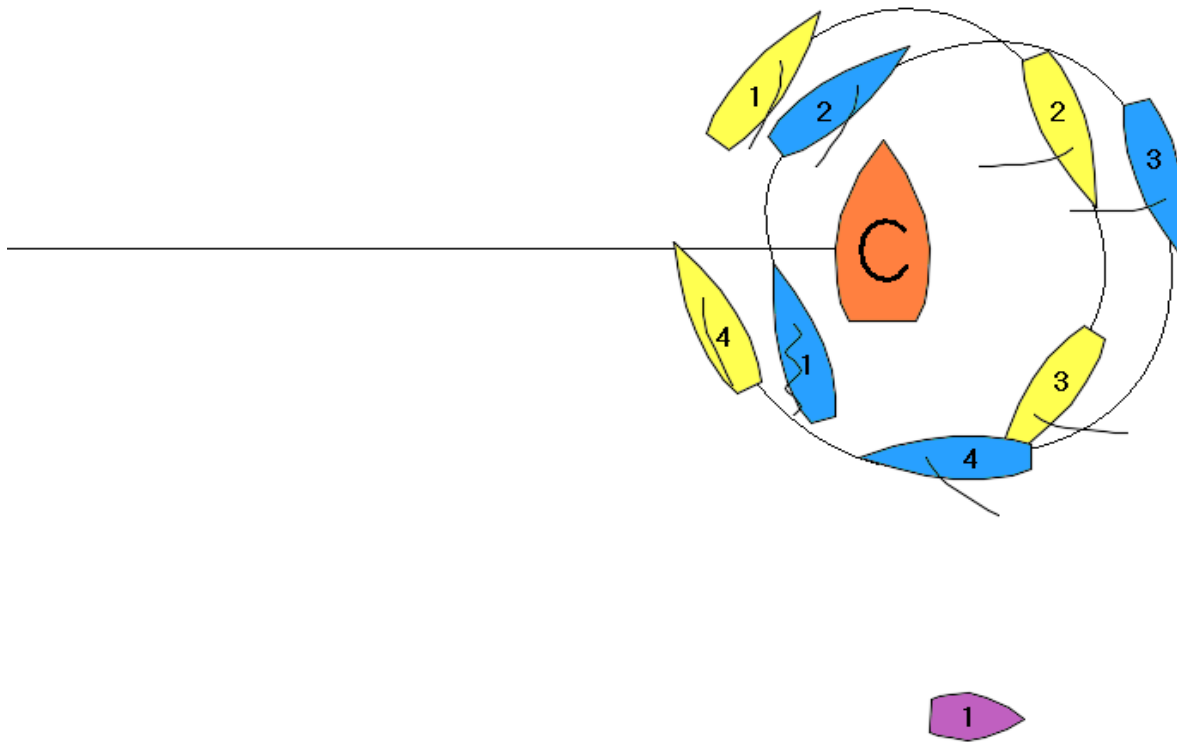
Les umpires doivent être capable de voir quand la voile est pleine.

l'avant du bateau umpire orientée dans ce sens pour anticiper la sortie du dernier cercle

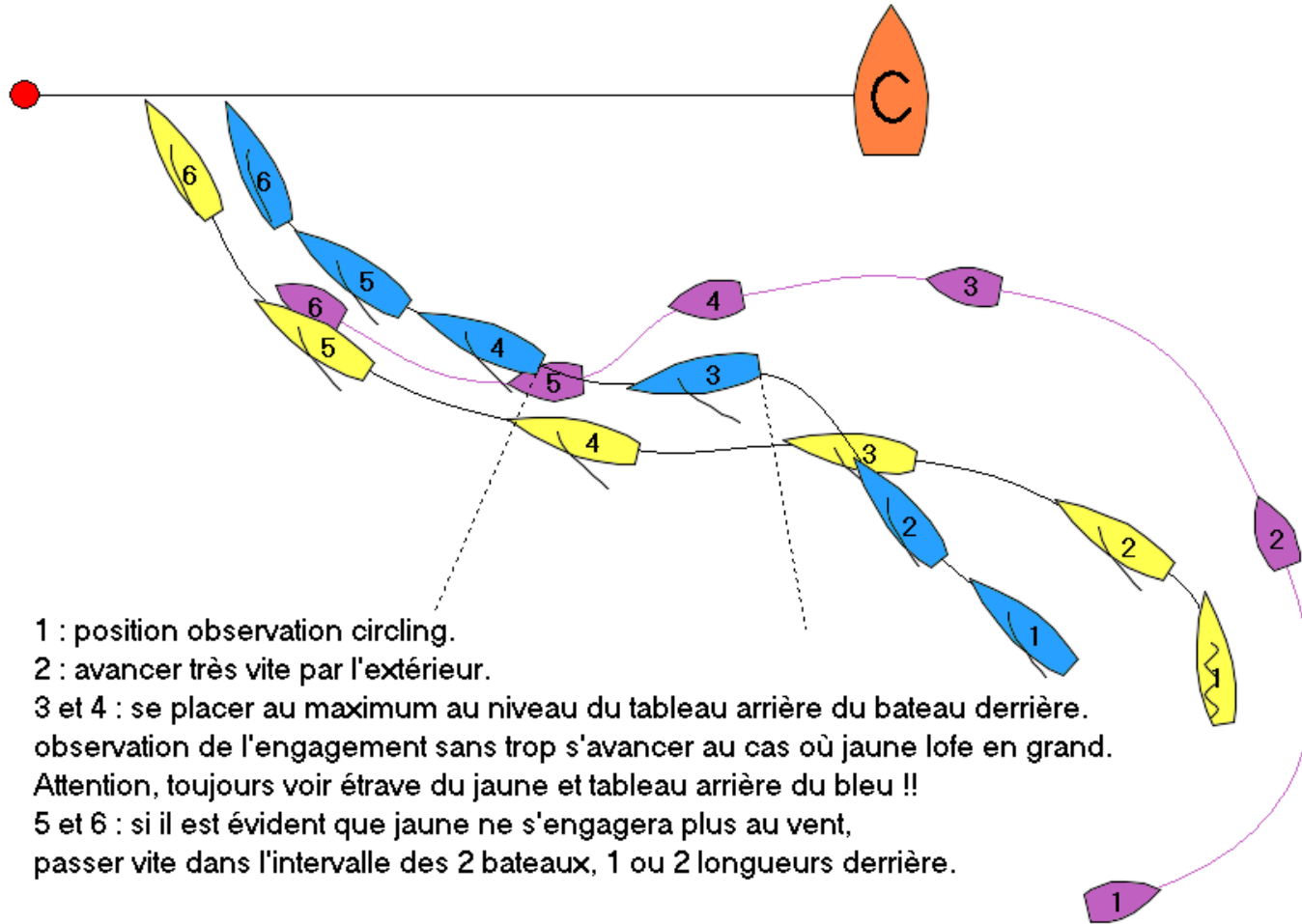


08 Circling autour Comité Course

Si les bateaux encerclent autour du bateau Comité de Course :
Rester sous le vent du Comité orienté vent de travers
pour pouvoir se dégager des concurrents éventuellement.



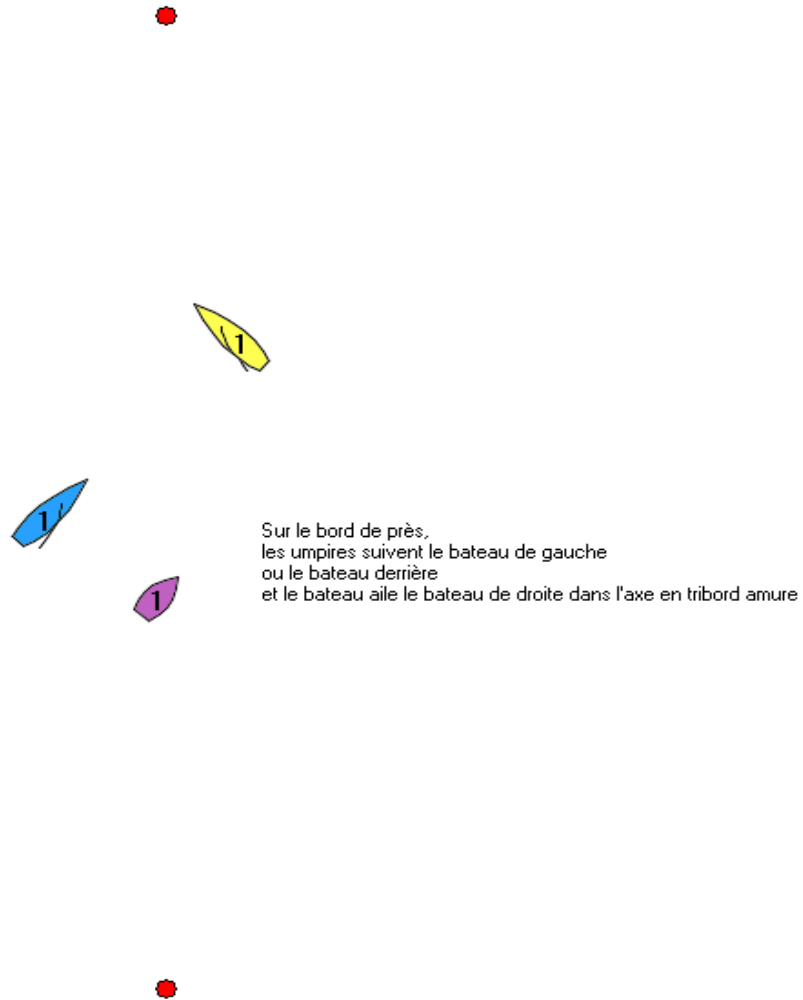
09 Retour sur ligne



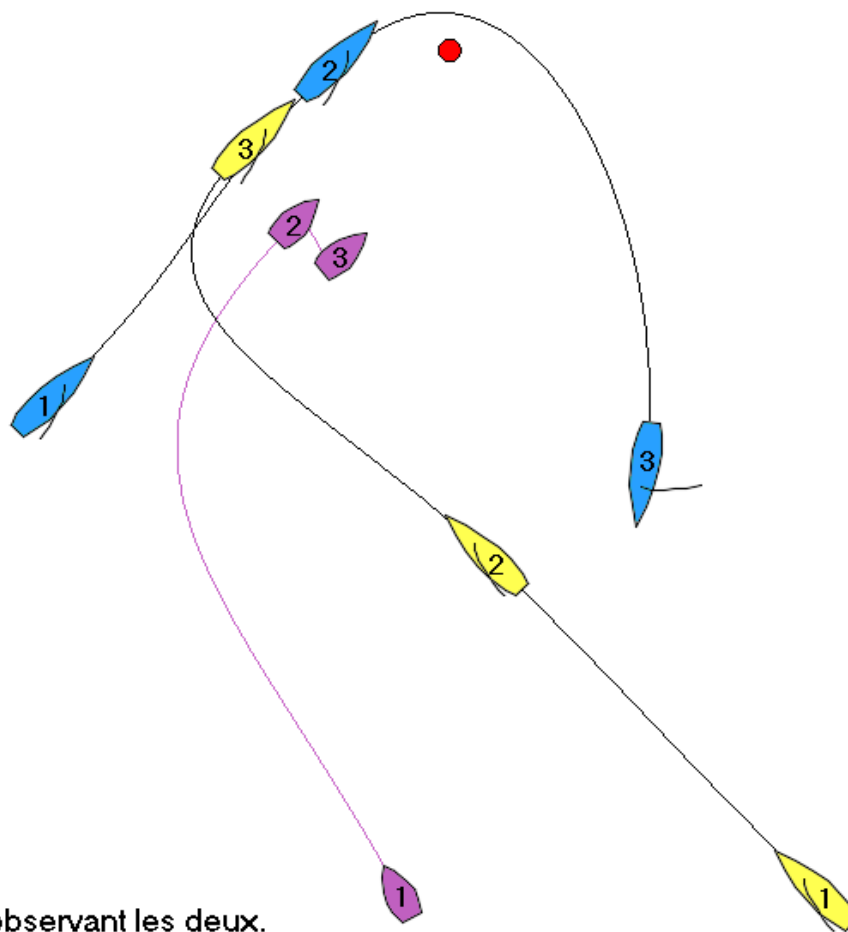
PRES

Thierry Poirey Avril 08

10 Près



11 Près avec écart



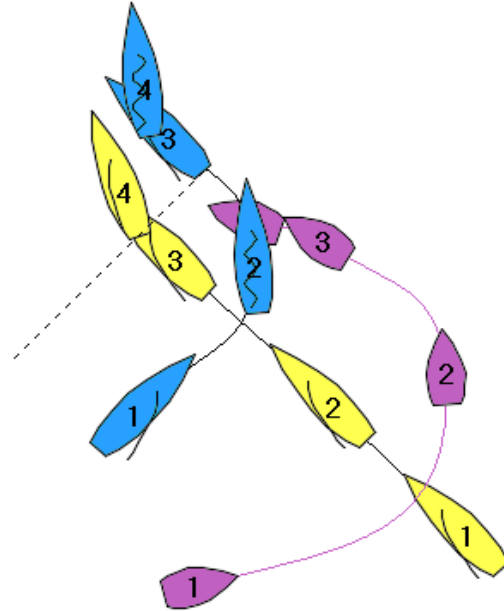
1 : suivre le 2ème bateau en observant les deux.

2 : monter à la bouée au vent pour observer le passage du 1er bateau.

Attention à ne pas croiser devant le jaune.

3 : rester près de la bouée pour observer le passage du 2ème bateau, et visualiser le 1er.

12 Slam dunk bâbord engagé



Si le bleu bâbord croise à moins de 1/2 longueur devant le jaune tribord et que le slam dunk s'annonce.

1 : suivre le bateau de gauche, à gauche de la bissectrice des 2 bateaux.

Attention aux modifications de route éventuelles du jaune tribord.

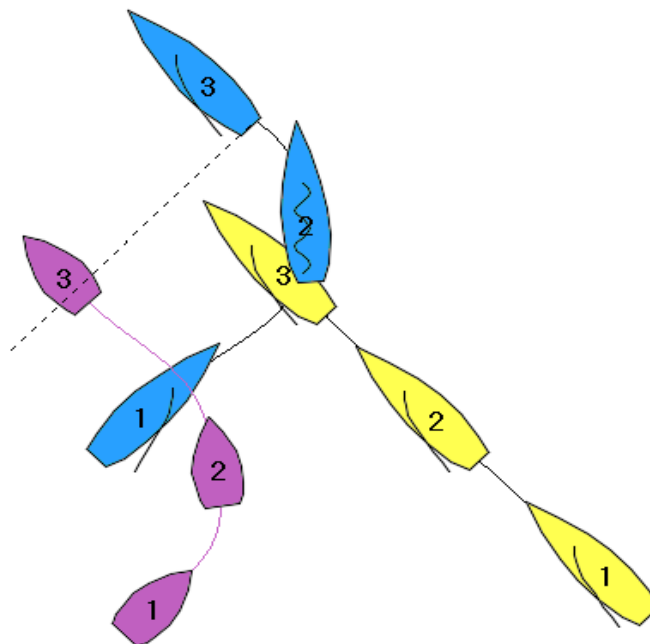
2 : avancer très vite derrière le tribord à gauche pour observation du virement et distance entre l'étrave et le tableau arrière.

3 : attention à ne pas s'avancer trop en avant du jaune tribord.

pour déterminer à la fois le statut à la fin du virement : "devant-dérrière ou au vent-sous le vent" et ne pas gêner le lof, voire même le virement éventuel du jaune.

4 : observation de l'intervalle.

13 Slam dunk bâbord libre



Si le bleu bâbord croise entre 1/2 et 1 longueur devant le jaune tribord.

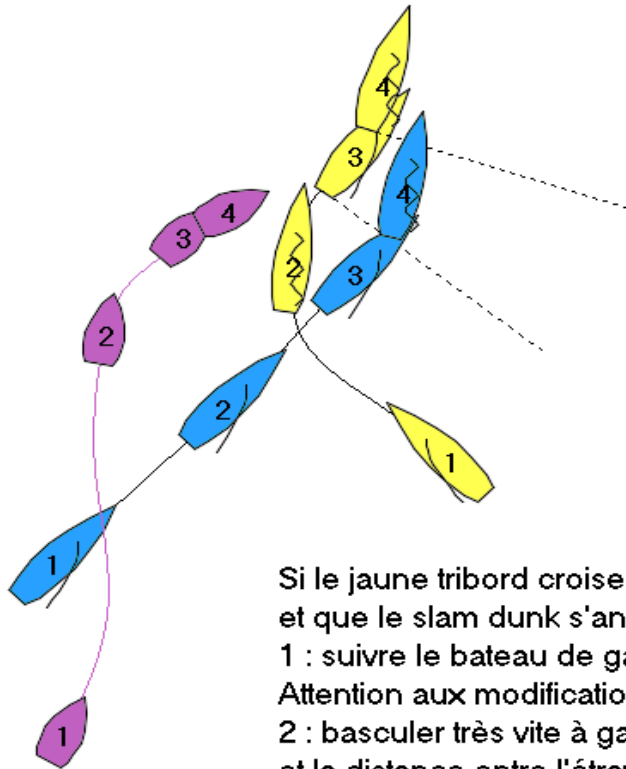
1 : suivre le bateau de gauche, à gauche de la bissectrice des 2 bateaux.

Attention aux modifications de route éventuelles du jaune tribord.

2 : basculer très court à gauche pour l'observation du virement et la distance entre l'étrave et le tableau arrière.

3 : avancer vite au niveau du tableau arrière pour déterminer le statut à la fin du virement : "devant-derrrière ou au vent-sous le vent"

14 Slam dunk tribord engagé



Si le jaune tribord croise à moins d'une 1/2 longueur devant le bleu bâbord et que le slam dunk s'annonce :

1 : suivre le bateau de gauche, à gauche de la bissectrice des 2 bateaux.

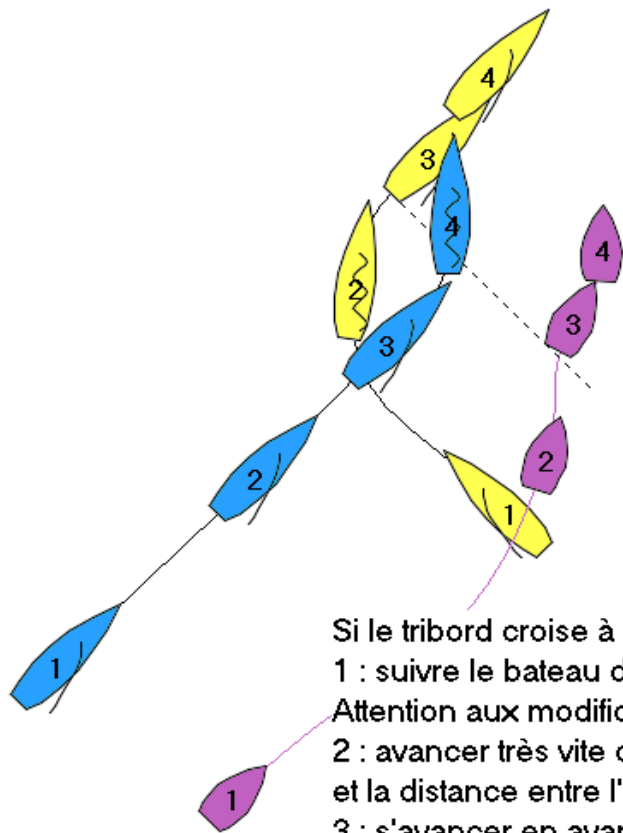
Attention aux modifications de route éventuelles du jaune tribord.

2 : basculer très vite à gauche pour l'observation du virement et la distance entre l'étrave et le tableau arrière.

3 : ne pas s'avancer au delà du milieu du bleu pour déterminer à la fois le statut à la fin du virement ("devant-derrrière ou au vent-sous le vent") et ne pas gêner le virement éventuel du bleu.

4 : s'arrêter et peut-être reculer pour ne pas gêner le lof ou le virement du bleu.

15 Slam dunk tribord libre



Si le tribord croise à environ 1 longueur du bâbord et que le slam dunk s'annonce :

1 : suivre le bateau de gauche, à gauche de la bissectrice des 2 bateaux.

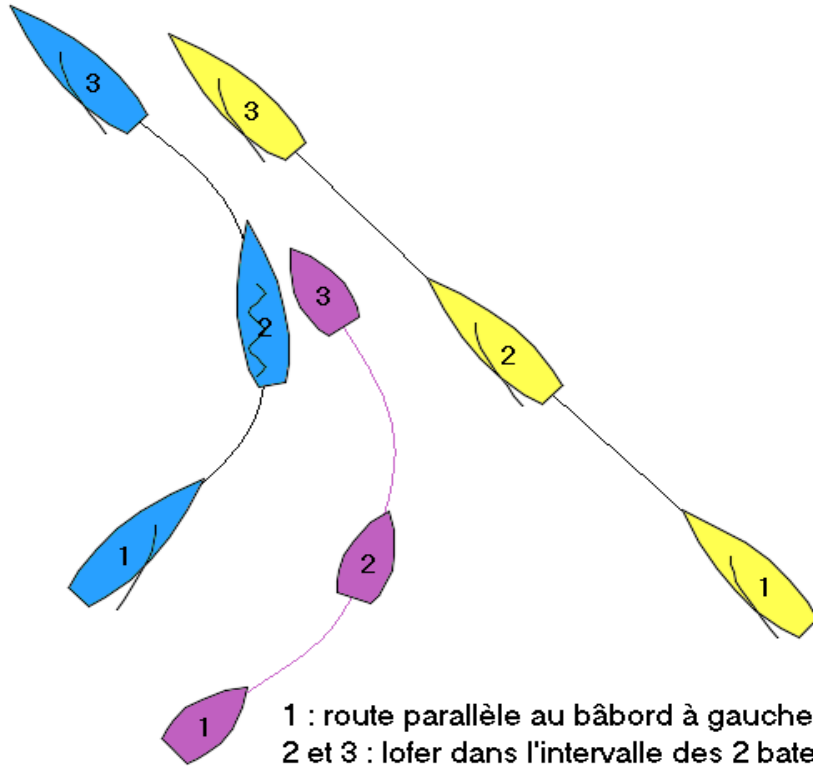
Attention aux modifications de route éventuelles du jaune tribord.

2 : avancer très vite derrière le tribord pour l'observation du virement et la distance entre l'étrave et le tableau arrière.

3 : s'avancer en avant de la perpendiculaire de l'engagement pour déterminer à la fois le statut à la fin du virement ("devant-derrrière ou au vent-sous le vent") et observer le virement du bleu.

4 : revenir dans la bissectrice des 2 bateaux.

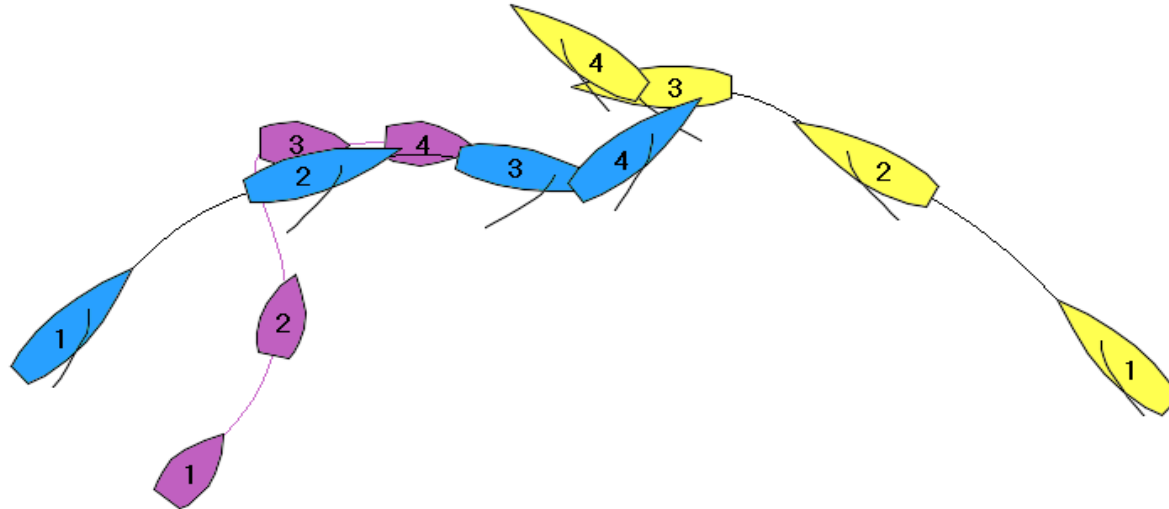
16 Virement sous le vent



1 : route parallèle au bâbord à gauche de la bissectrice des 2 bateaux
2 et 3 : lofer dans l'intervalle des 2 bateaux
Attention à observer la distance entre les 2 gréements.

17 Dialdown près

Restez entre les 2 bateaux jusqu'à ce qu'il soit évident que le tribord "chasse", pour éventuellement observer le virement sous le vent.



1 : route parallèle au bâbord à gauche de la bissectrice des 2 bateaux.

2 : sur l'abattée, croiser vite derrière le bâbord.

3 : revenir immédiatement dans l'axe du bâbord pour visualiser l'espace entre les coques et le gréement.

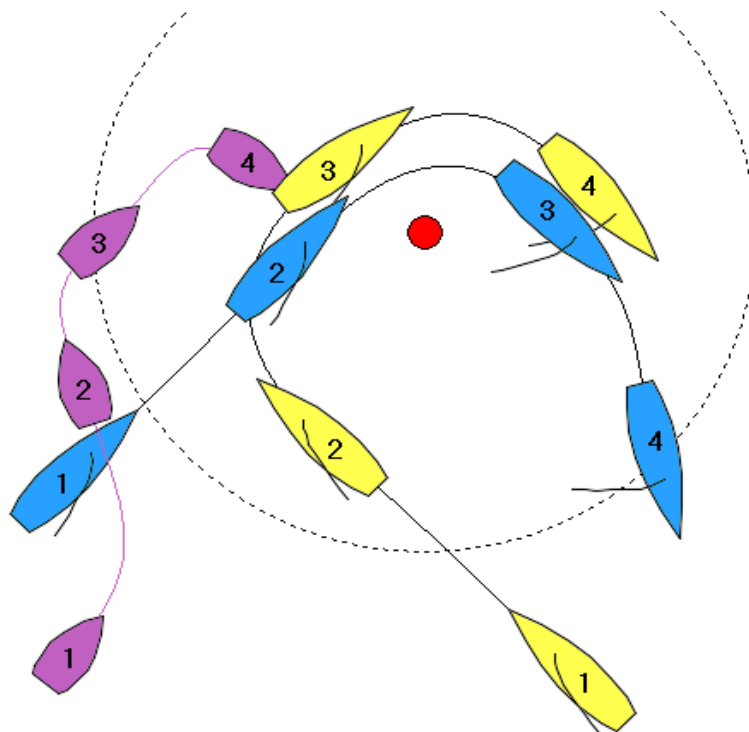
Attention à ne pas se retrouver face au tribord ! ce dernier ne devant pas abattre à + de 90° du vent.

4 : avancer en lofant comme le bâbord pour observer la distance entre l'étrave et le tableau arrière.

BOUEE AU VENT

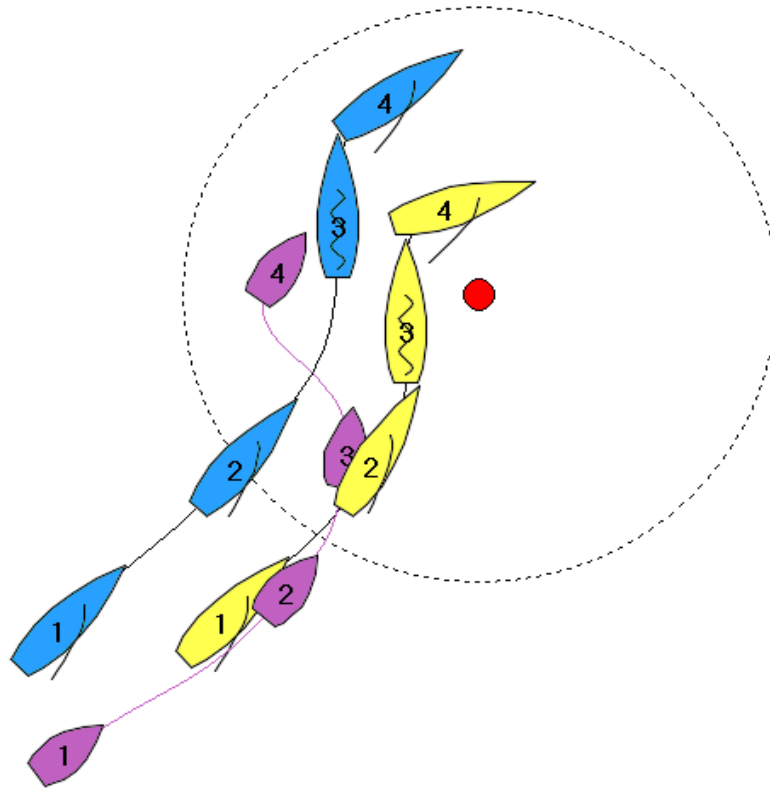
Thierry Poirey Avril 08

18 Au vent bâbord-tribord



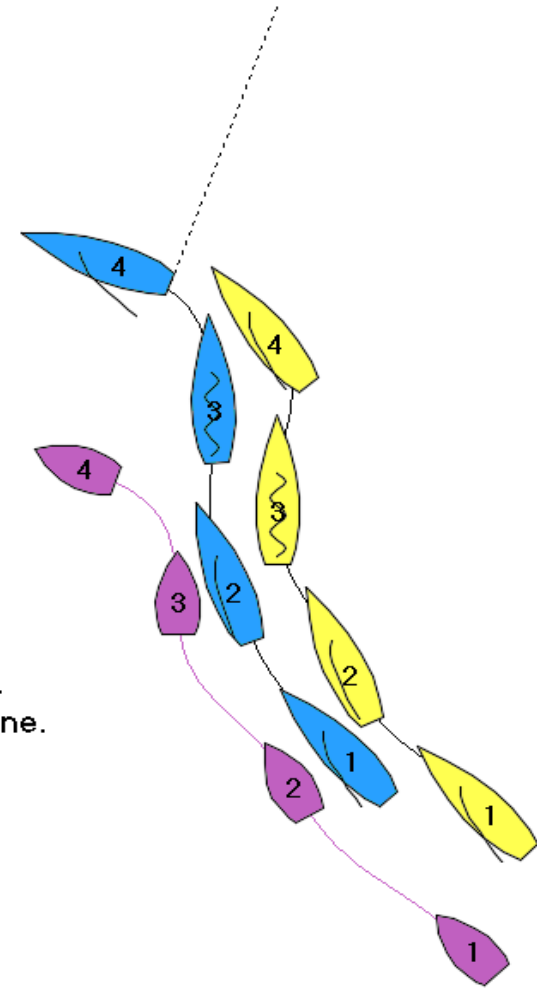
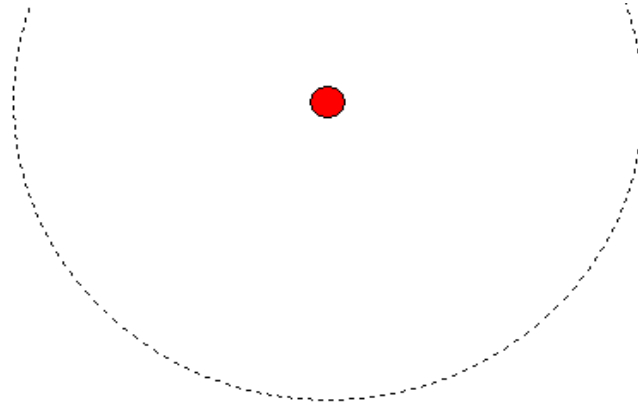
- 1 : route parallèle au bâbord dans la bissectrice des 2 bateaux.
 - 2 : basculer à gauche sous le vent du tribord pour observer le croisement.
 - 3 : rebasculer à droite pour observer le passage bouée du bleu puis du jaune.
 - 4 : passer au-dessus ou au-dessous de la bouée pour rester derrière et sous l'axe des 2 bateaux en route parallèle.
- Attention à l'empannage éventuel des bateaux.

19 Au vent bâbord lay line



- 1 : route parallèle dans l'axe du jaune sous le vent.
- 2 : rester plutôt dans l'axe du jaune pour observer à la fois le lof et la distance par rapport à la bouée.
- 3 : ralentir dans l'intervalle pour observer le lof, l'action d'écartement et la bouée.
- 4 : suivre l'abattée en restant dans l'intervalle en route parallèle.

20 au vent tribord layline



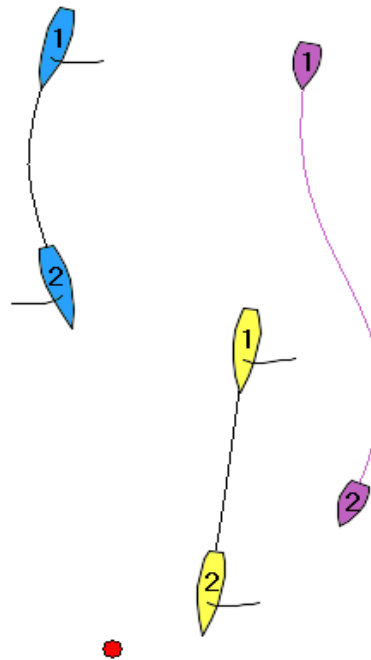
- 1 : légèrement décalé sous le vent pour l'observation de l'intervalle.
- 2 et 3 : idem en suivant le lof de bleu et l'action d'écartement du jaune.
- 4 : anticiper en avançant par le travers de bleu pour juger de l'engagement avant les 2 longueurs.

VENT ARRIERE

21 Vent arrière avec écart



- 1 : rester derrière le 2ème bateau et sous le vent.
- 2 : accélérer en faisant le tour par l'extérieur pour observer le passage bouée du 1er bateau.
- 3 : rester près de la bouée à l'extérieur des lay-line pour observer le passage bouée du 2ème bateau.



22 Vent arrière avec empannages

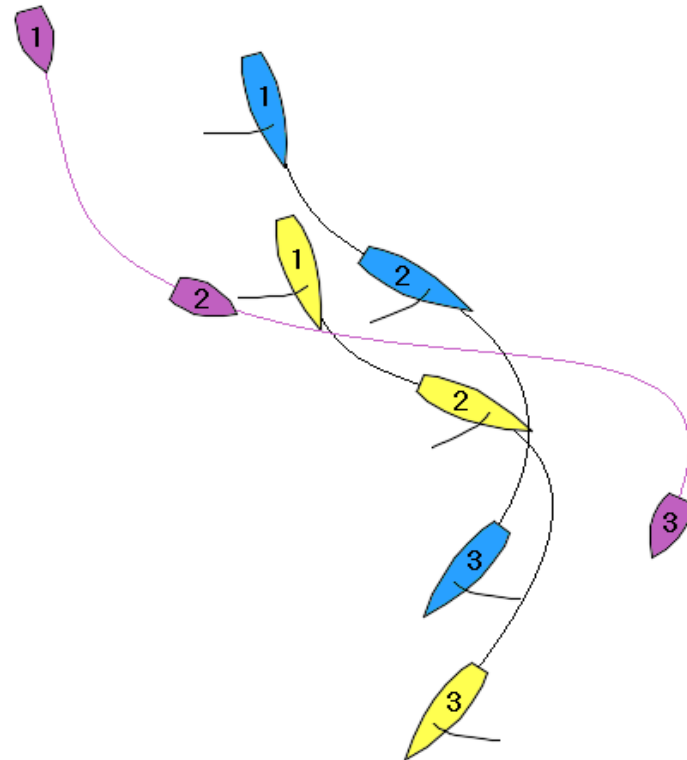


1 : sous le vent derrière sans gêner l'empannage éventuel du bleu.

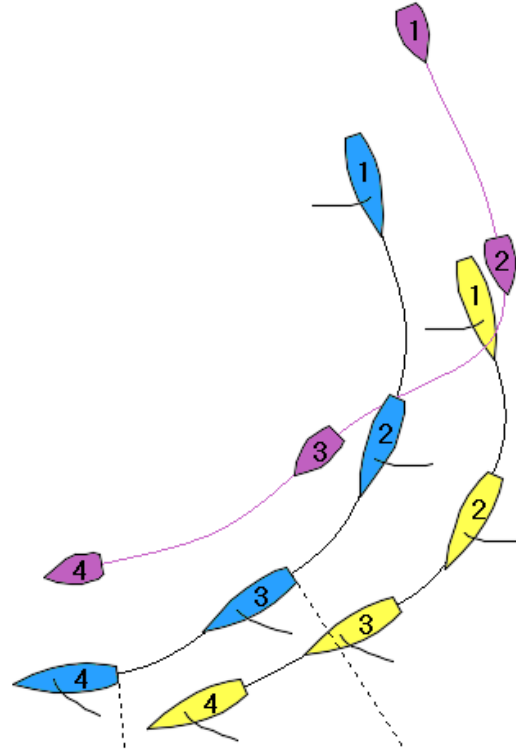
Observation du spi du bleu sur le pataras du jaune.

2 : avancer dans l'intervalle pour observer la distance entre les coques et les gréements.

3 : sur l'empannage, basculer très vite de l'autre côté pour la même observation.



23 Vent arrière Règle 17



1 : au vent derrière dans l'intervalle sans gêner dans le cône de déventement.

Observation du spi du bleu sur le pàtaras du jaune.

2 : sur l'empannage, avancer dans l'intervalle pour observer la distance entre les coques et les gréements.

3 : monter au vent de l'axe des bateaux pour observer à la fois la distance entre les coques et le début d'un désengagement éventuel.

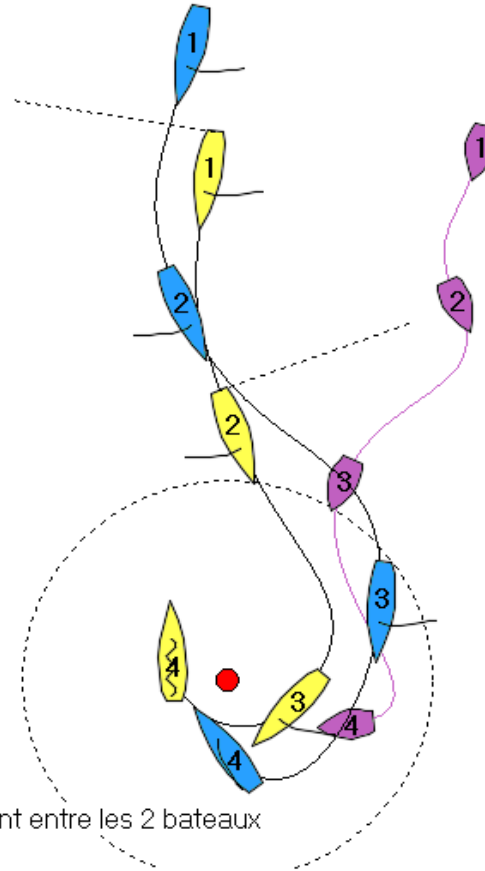
4 : avancer en route parallèle 1 à 2 longueurs au vent du premier bateau pour observer le désengagement.

Décision fondamentale par rapport à la règle 17.

BOUEE SOUS LE VENT

Thierry Poirey Avril 08

24 Sous le vent tribord



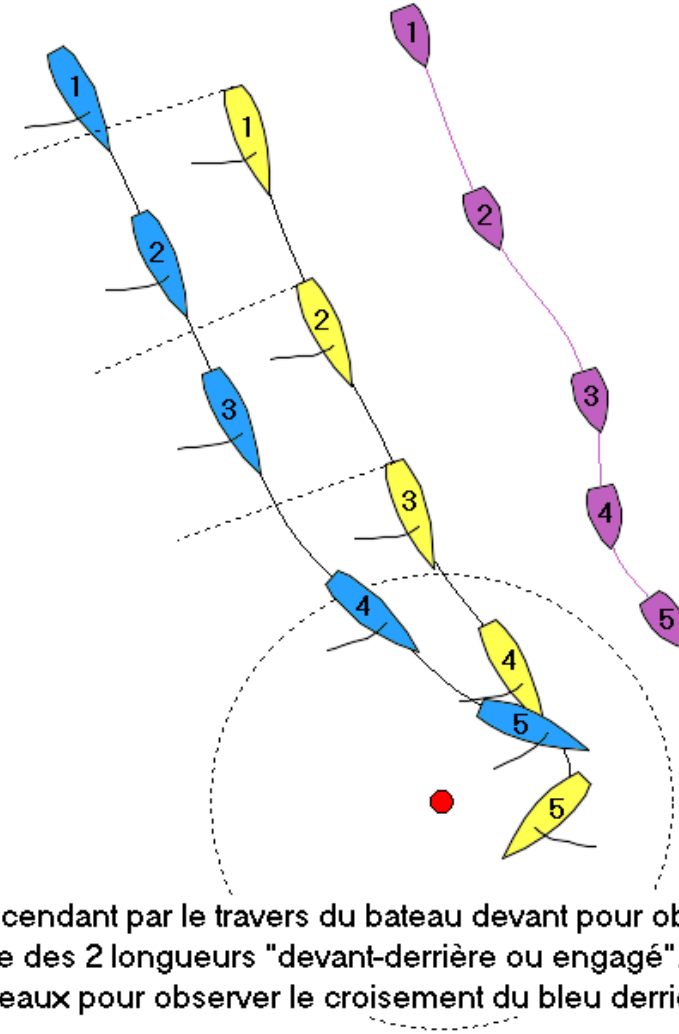
1 : s'avancer pour observer à la fois l'engagement entre les 2 bateaux et mieux évaluer les 2 longueurs.

2 : suivre en route parallèle au niveau du tableau arrière du bateau devant.

3 : basculer à l'intérieur du cercle pour observer la distance entre les 2 bateaux et le passage bouée.

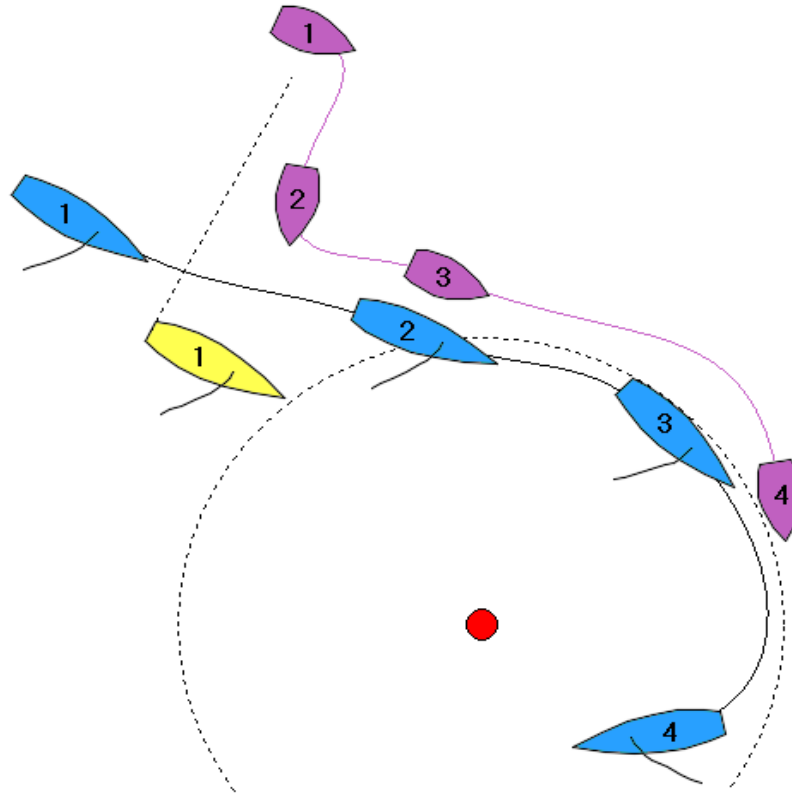
Attention sur les arrivées sur bouée sous le vent à rester à gauche en descendant pour ne pas gêner le virement sur la bouée.

25 Sous le vent Bâbord



- 1 : à gauche des 2 bateaux en descendant par le travers du bateau devant pour observer l'engagement.
2 et 3 : idem pour annoncer la zone des 2 longueurs "devant-derrrière ou engagé".
4 et 5 : suivre par l'extérieur les bateaux pour observer le croisement du bleu derrière le jaune.

26 Sous le vent Bâbord R 18.4



Pos 1 : Observer l'engagement possible entre les 2 bateaux à la zone des 2 longueurs.

Se situer à la perpendiculaire du tableau arrière du bateau devant.

Pos 2 : Si engagement, ralentir et se positionner pour visualiser l'écart entre les 2 bateaux et la distance avec la bouée.

Pos 3 et 4 : Enrouler progressivement la bouée avec les bateaux pour observer tous les écarts.

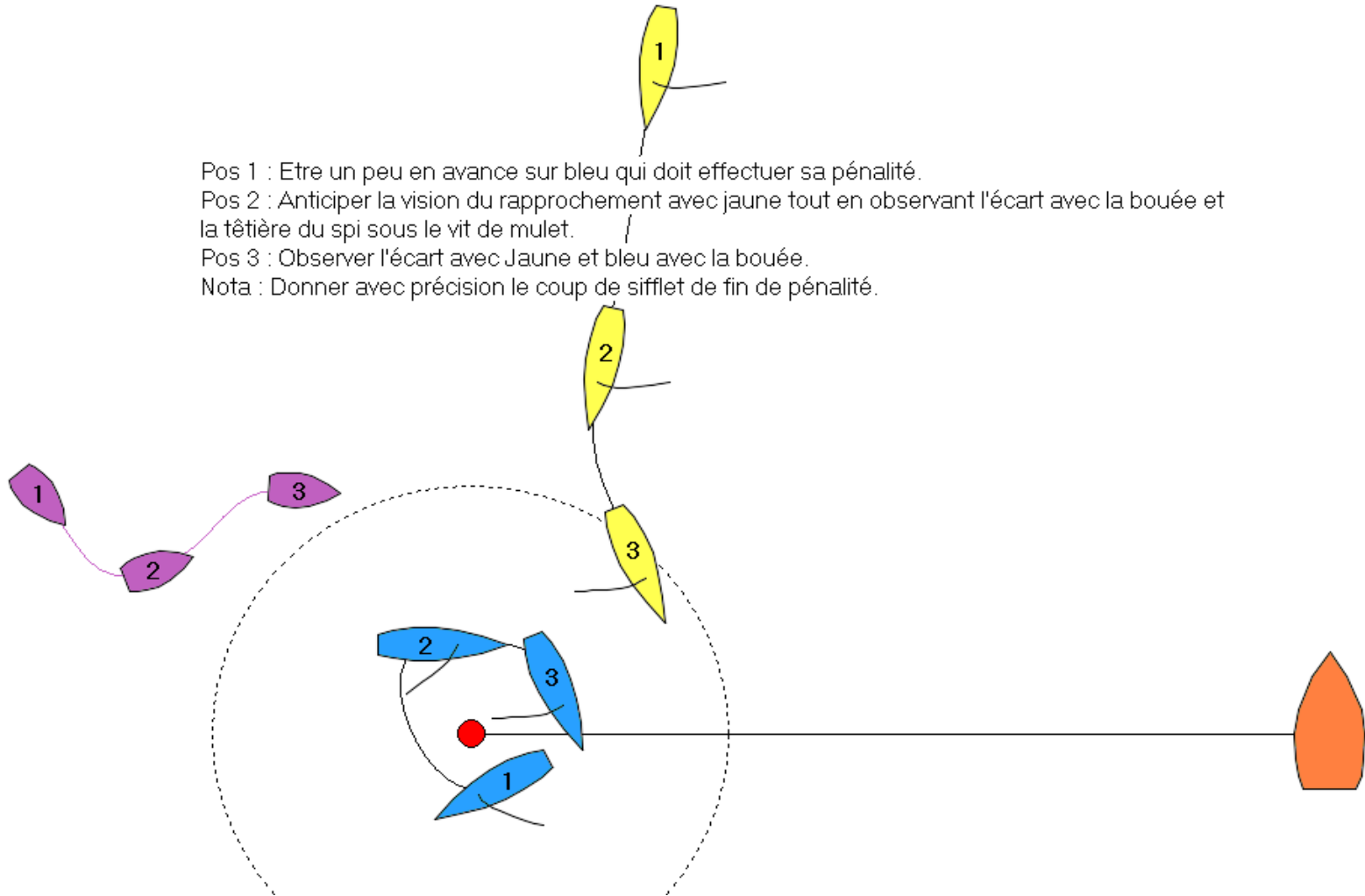
PENALITE ARRIVEE BOUEE

Pos 1 : Etre un peu en avance sur bleu qui doit effectuer sa pénalité.

Pos 2 : Anticiper la vision du rapprochement avec jaune tout en observant l'écart avec la bouée et la tête du spi sous le vit de mulet.

Pos 3 : Observer l'écart avec Jaune et bleu avec la bouée.

Nota : Donner avec précision le coup de sifflet de fin de pénalité.



PENALITE ARRIVEE COMITE

BATEAU AILE OBLIGATOIRE

Pos 1 : Etre capable de visualiser les écarts entre les bateaux, les engagements possibles, et les changements d'amures !!!!

Pos 2 : Définir statuts bateaux entre eux et par rapport à la zone comité (2 longueurs)

Pos 3 : Observer les écarts entre les bateaux et l'écart avec le comité.

