



POSITIONNEMENT UMPIRE sans « wing boat »

Thierry POIREY
2025-2028

OBJECTIFS

- En priorité, être placé sur les phases critiques ou essentielles.
- 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

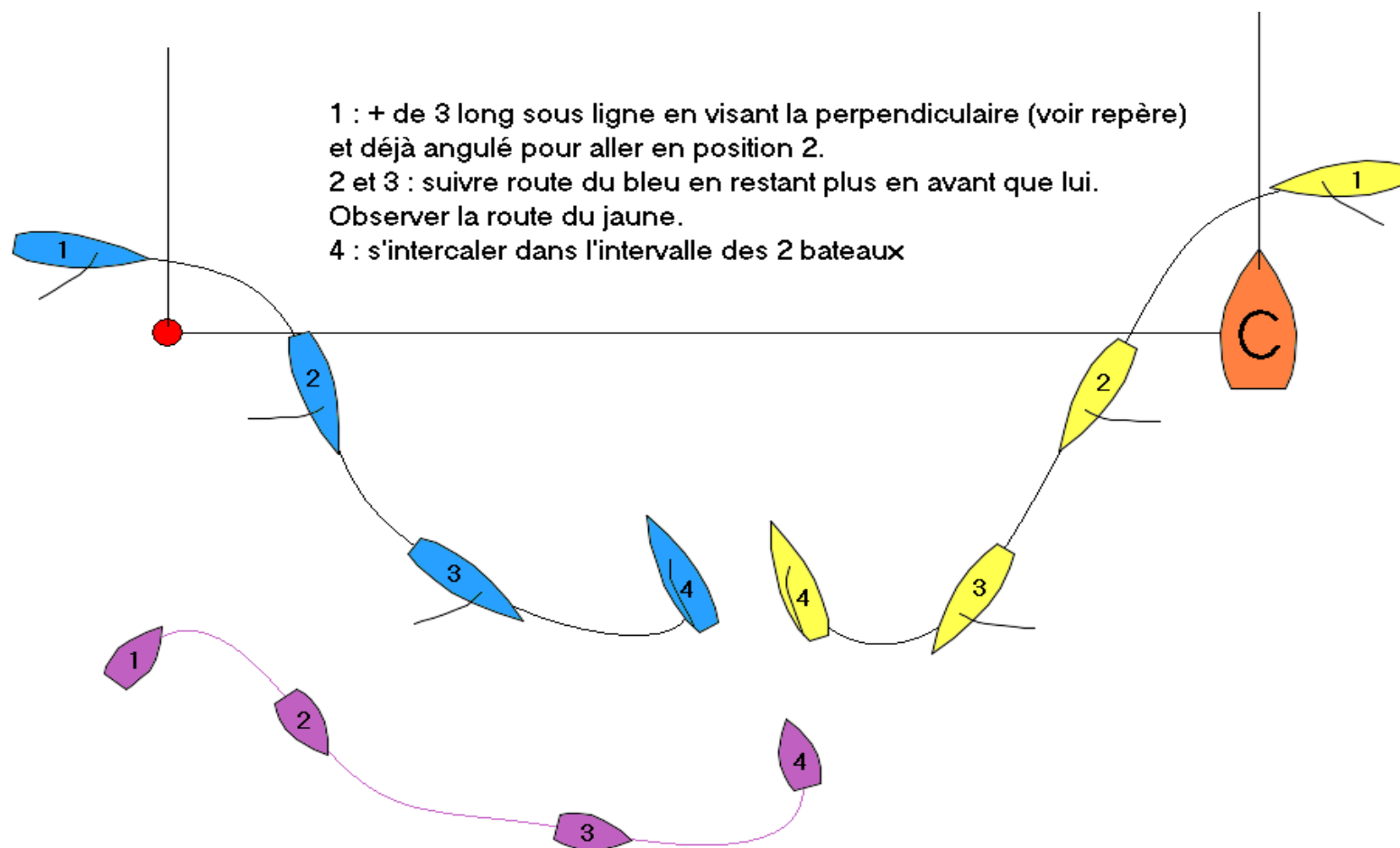
- Laisser au moins un rayon de giration entre vous et les bateaux.
- Ne jamais être entre les bateaux et vers la zone où ils naviguent.
- Ne jamais croiser devant les bateaux.
- Se poser la question en permanence : Qu'est-ce que je veux voir en priorité ?
- Conduire régulièrement et garder une distance 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 recalculer 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 vous éloigne des concurrents, jamais qui s'en rapproche.



© Circolo Velico Ravennate | ZGN

Thierry Poirey 2025-2028

01 Dialup



03 Empannage du Bleu

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

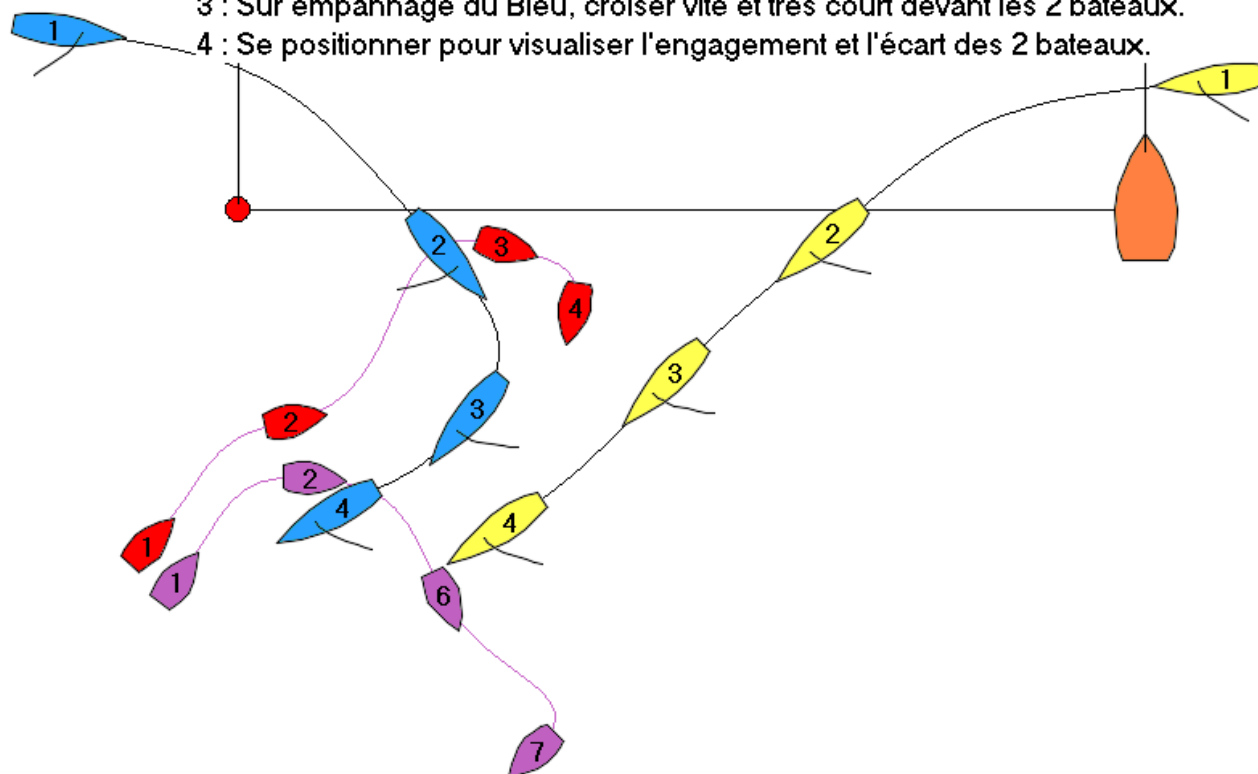
2 : suivre route du bleu en restant plus en avant que lui.

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

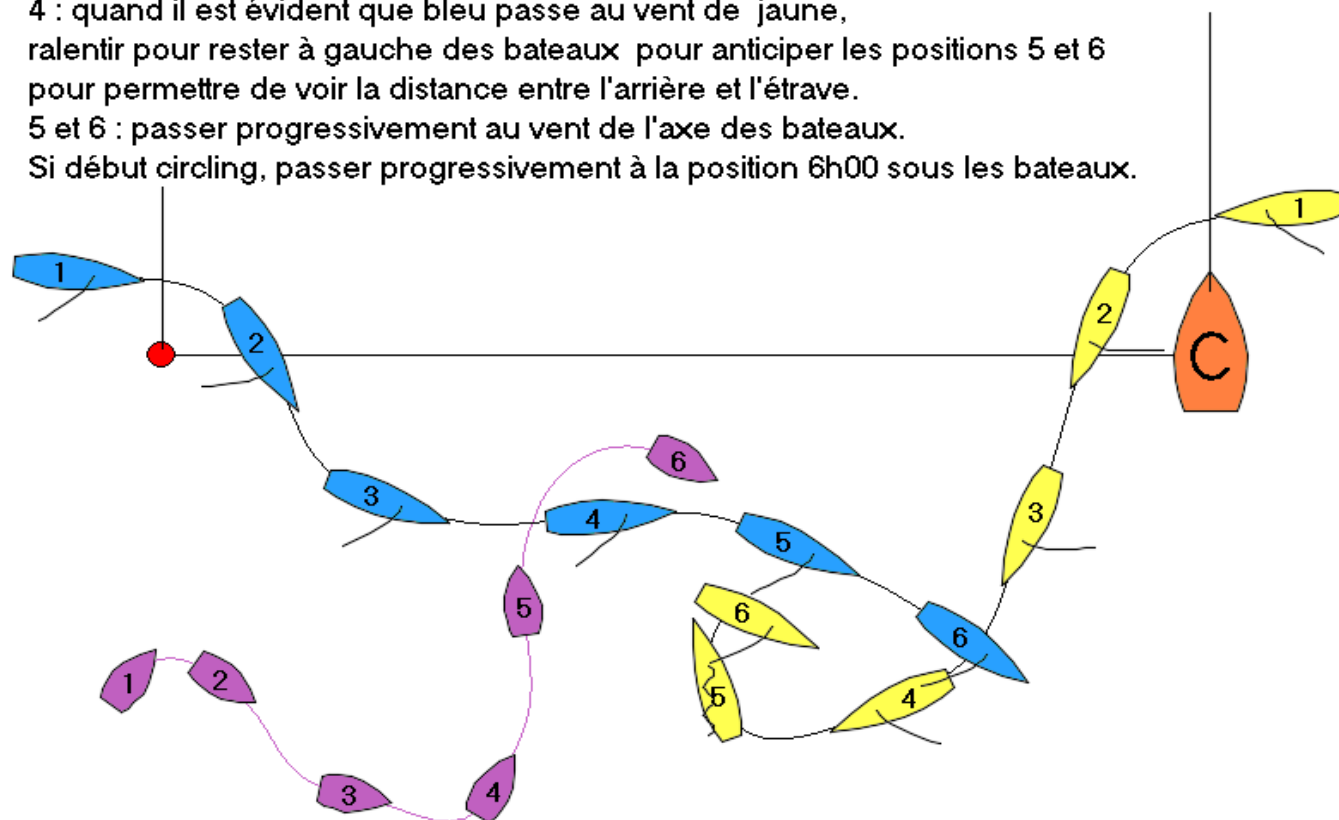
1 : + de 3 long sous ligne en visant la perpendiculaire (voir repère)
et déjà angulé pour aller en position 2.

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.

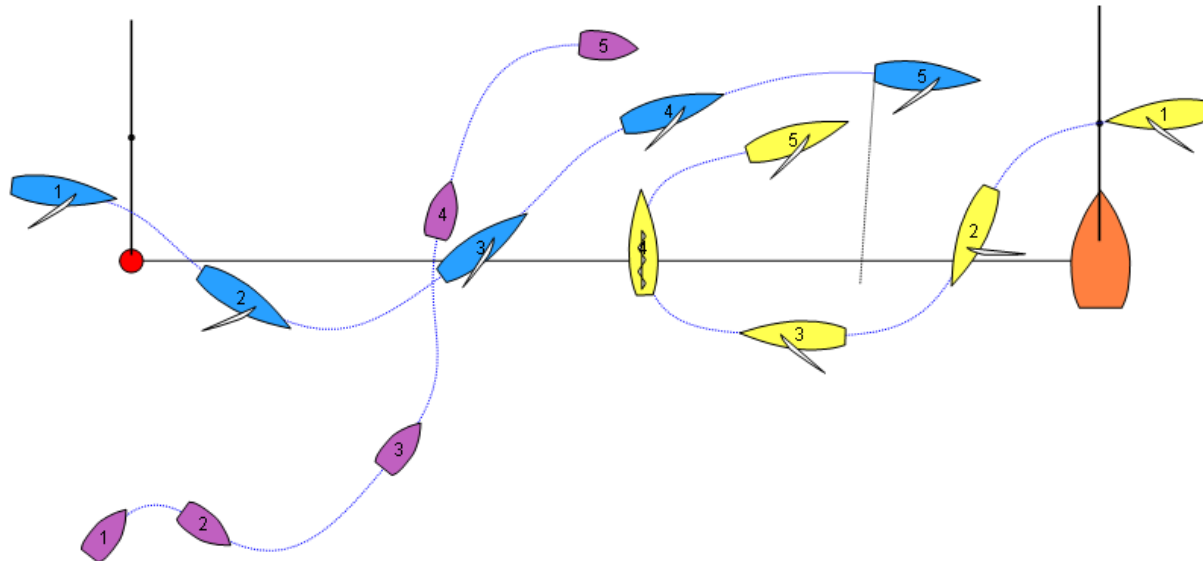
5 et 6 : passer progressivement au vent de l'axe des bateaux.

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.

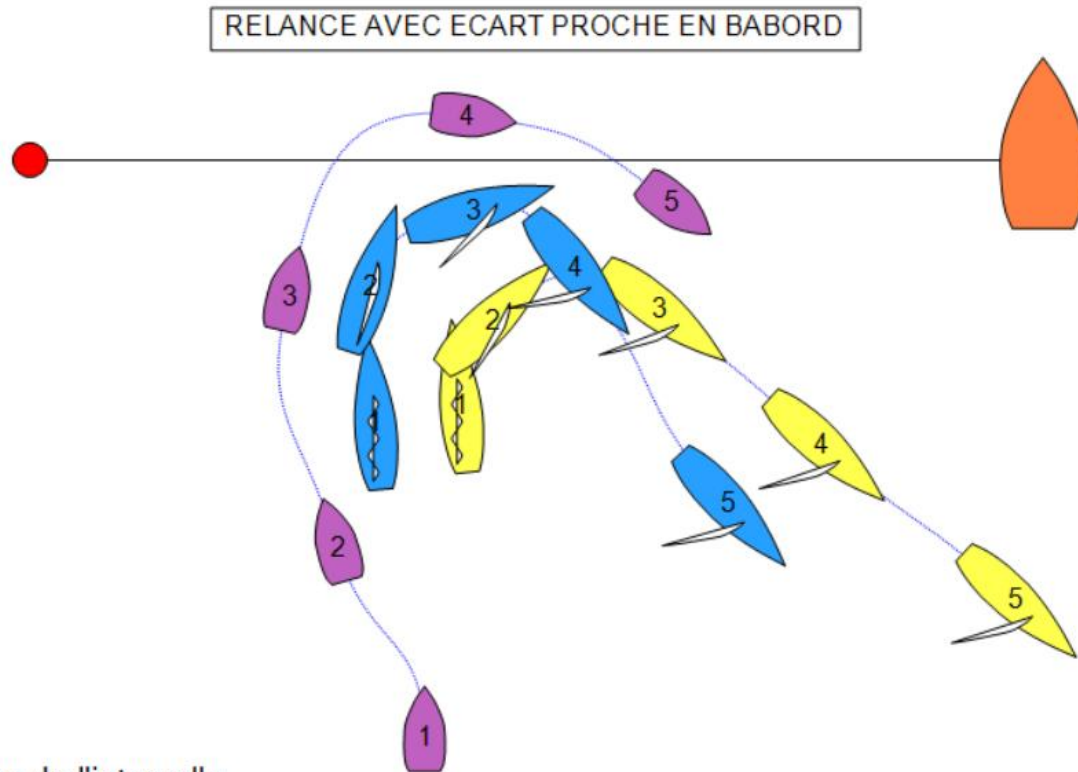
2 et 3 : suivre route du bleu en observant route du jaune.

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 proche en bâbord



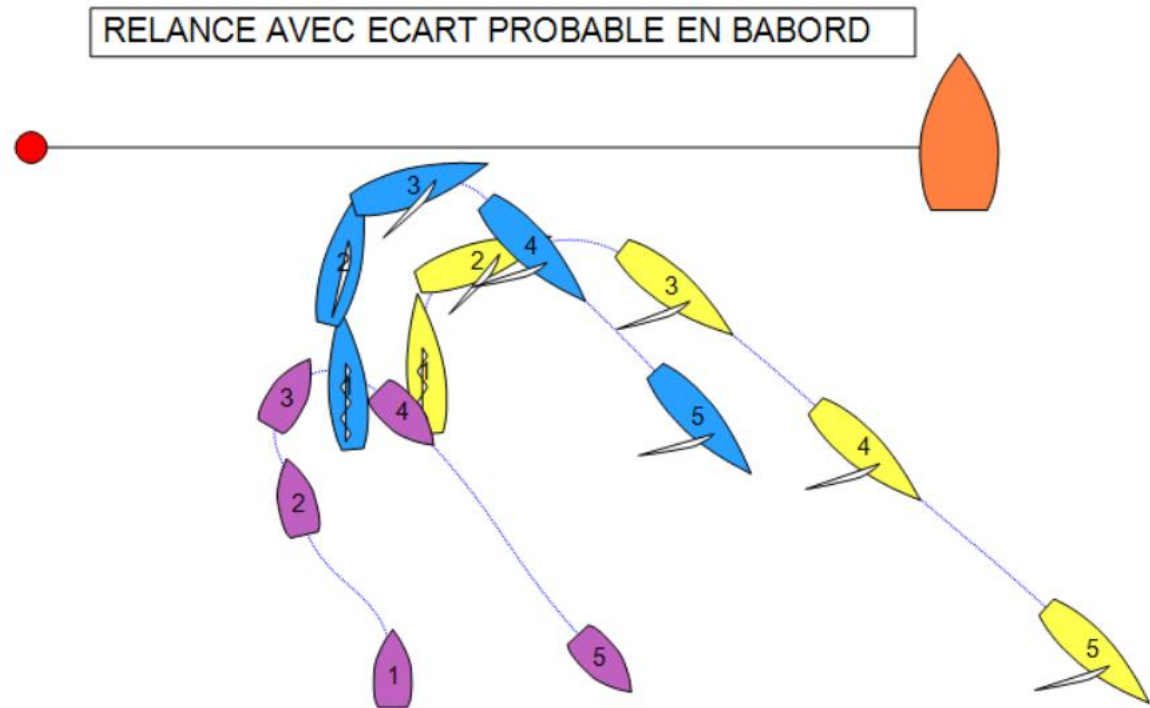
1 : vision de l'intervalle.

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

4 et 5 : rester au vent-derrière 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

05 Bis Relance écartée en bâbord



1 : vision de l'intervalle.

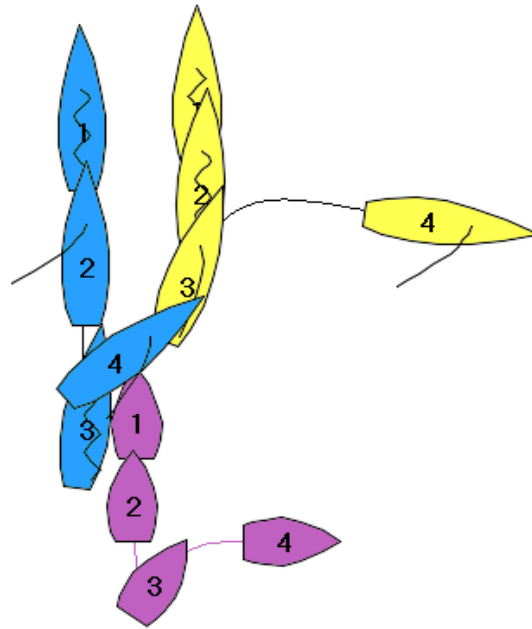
2 et 3 : ne pas trop avancer vers la gauche pour anticiper position 4.

4 et 5 : virer très court pour rester sous le vent des bateaux position 6h00

5 : Laisser de l'espace pour le futur empannage circling.

Si les bateaux se rapprochent, avancer pour visualiser un engagement possible de Bleu sous le vent de Jaune

06 Marche arrière

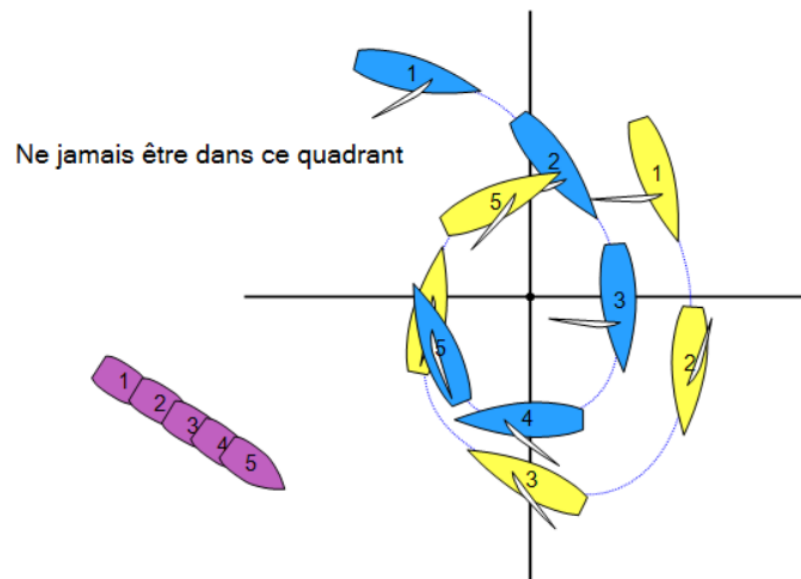


- 1 : arrêter dans l'intervalle 1 à 2 longueurs. Attention au virement éventuel.
- 2 : anticiper la marche arrière surtout si gros bateaux à voile.
- 3 : orienter le bateau umpire comme les concurrents.
- 4 : chercher la position 6h00 en route parallèle et vitesse constante aux concurrents à environ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

07 Circling

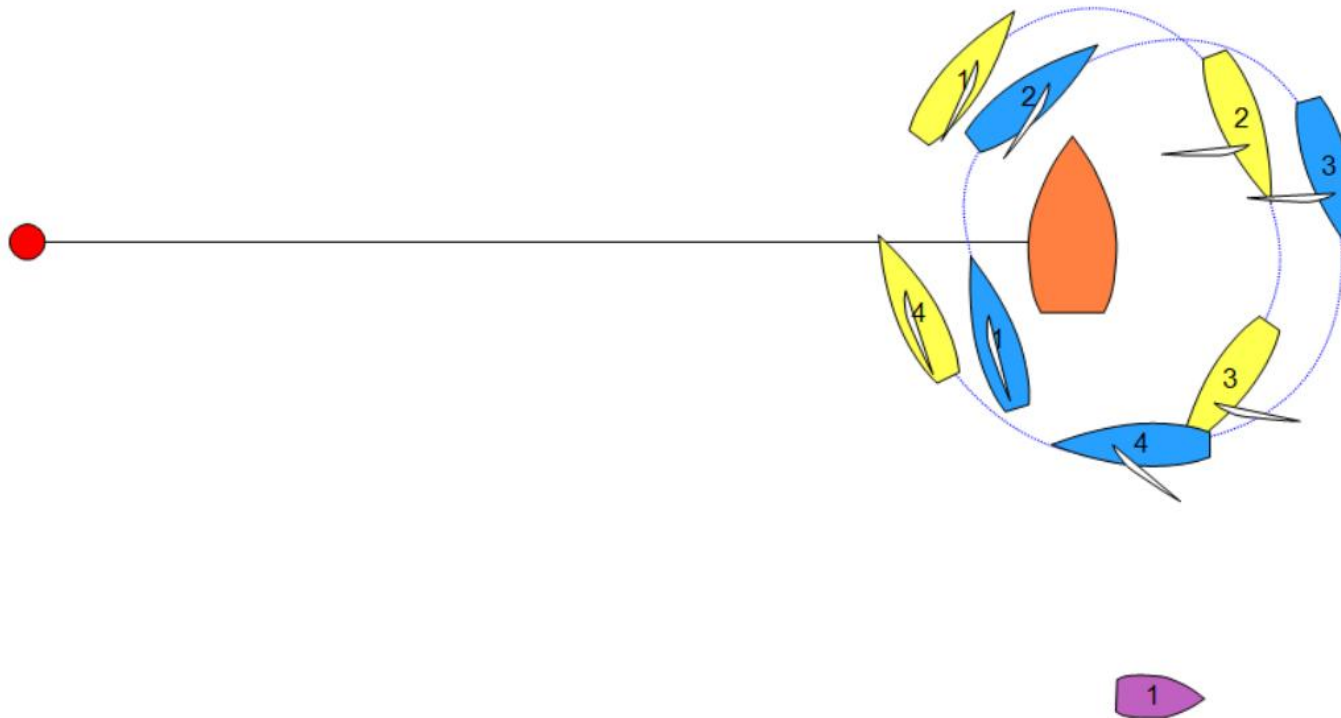


Position pour visualiser les engagements possibles et en avançant progressivement vers la droite comme les concurrents qui relancent en bâbord...
Les umpires doivent être capable de voir quand la voile est pleine, et de visualiser les engagements possibles
si Bleu derrière est plus rapide ou si Jaune abat en créant l'engagement. L'avant du bateau umpire orientée dans ce sens
pour anticiper la sortie du dernier cercle

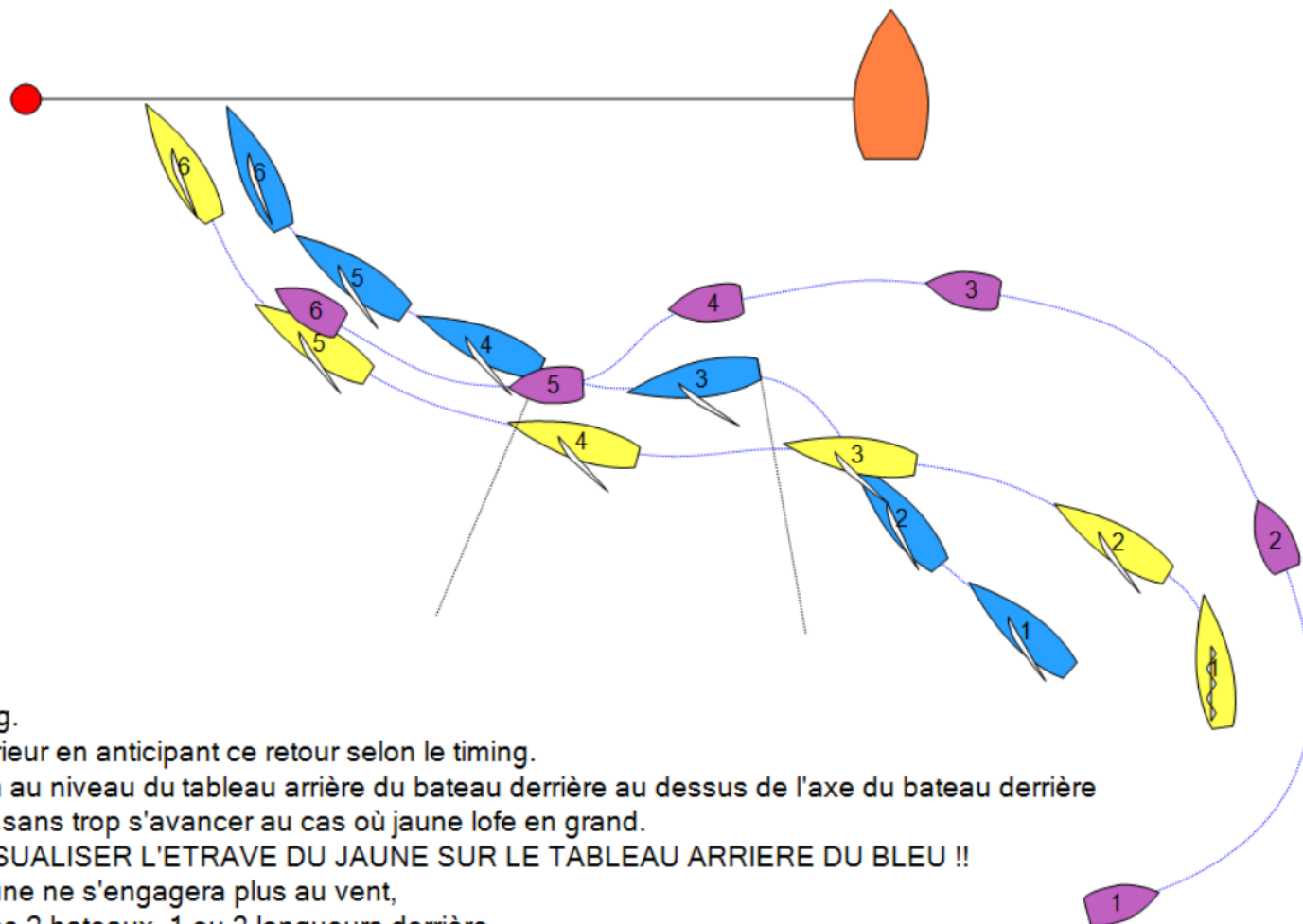


08 Circling autour Comité Course

Si les bateaux cerclent autour du bateau Comité de Course :
Rester sous le vent du Comité orienté vent de travers
pour pouvoir se dégager des concurrents éventuellement.
Passer successivement d'un côté du CC pour visualiser le virement puis l'empannage



09 Retour sur ligne



MICROPOSITIONNING !!!

1 : position observation circling.

2 : avancer très vite par l'extérieur en anticipant ce retour selon le timing.

3 et 4 : se placer au maximum au niveau du tableau arrière du bateau derrière au dessus de l'axe du bateau derrière

Observation de l'engagement sans trop s'avancer au cas où jaune lofe en grand.

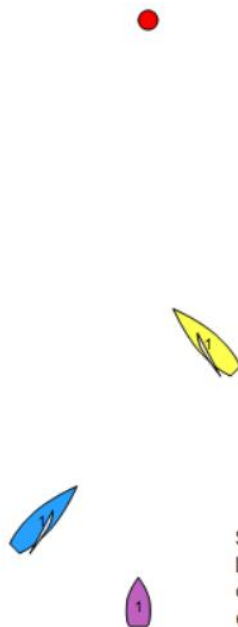
ATTENTION, TOUJOURS VISUALISER L'ETRAVE DU JAUNE SUR LE TABLEAU ARRIERE DU BLEU !!

5 et 6 : si il est évident que jaune ne s'engagera plus au vent,
passer vite dans l'intervalle des 2 bateaux, 1 ou 2 longueurs derrière.



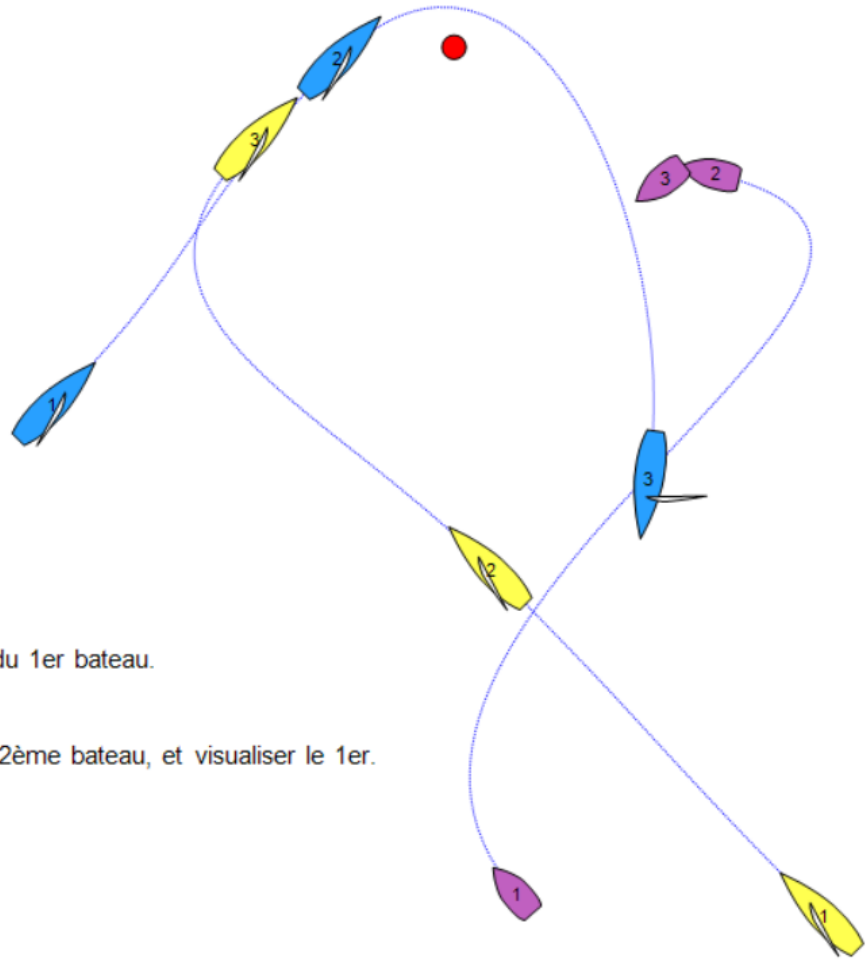
Thierry Poirey 2025-2028

10 Près



Sur le bord de près,
les umpires suivent le bateau de gauche
ou le bateau derrière en remontant plus ou moins face au vent
et le bateau aile le bateau de droite dans l'axe en tribord amure

11 Près avec écart



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

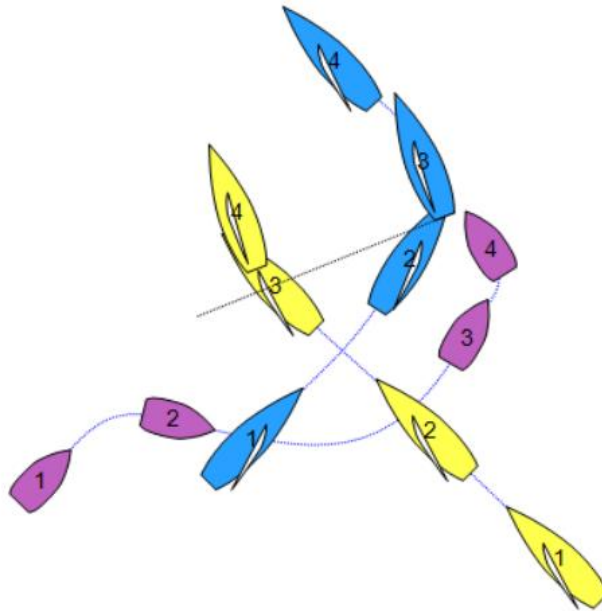
2 : monter à la bouée au vent pour observer le passage du 1er bateau.

Eviter de croiser devant le jaune.

Position au-dessus de la lay line envoi de spi

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

12 Slam dunk tribord engagé



Si le bleu bâbord croise à moins d'une demi longueur, il est probable que Bleu prolonge de 1 à 2 longueurs au vent du Jaune tribord. Ceci pour éviter de se faire engager par sous le vent à l'issue du virement en tribord.

1 : suivre le bateau de gauche, au dessus de l'axe du Bleu avec 1/2 rigide non engagé sur Bleu

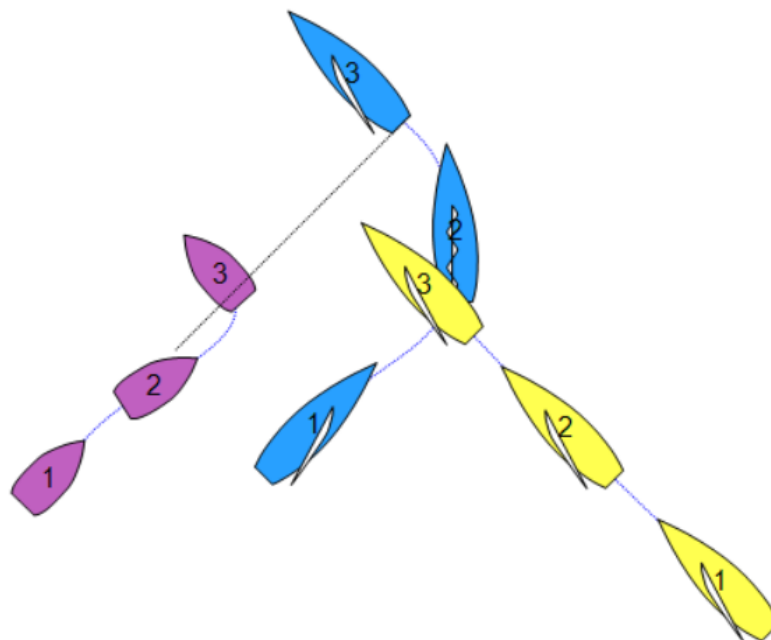
Visualiser le Jaune tribord sous la bôme ou en arrière du Bleu

Attention aux modifications de route éventuelles du jaune tribord...

2 et 3 : accélérer et basculer très fort à droite pour l'observation du virement et la distance entre les 2 bateaux en tribord.

4 : ralentir pour anticiper un éventuel engagement de Jaune sur Bleu, ou bien laisser le Jaune revirer en bâbord.

13 Slam dunk tribord libre



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

1 : suivre le bateau de gauche, au dessus de l'axe du Bleu avec 1/2 rigide non engagé sur Bleu

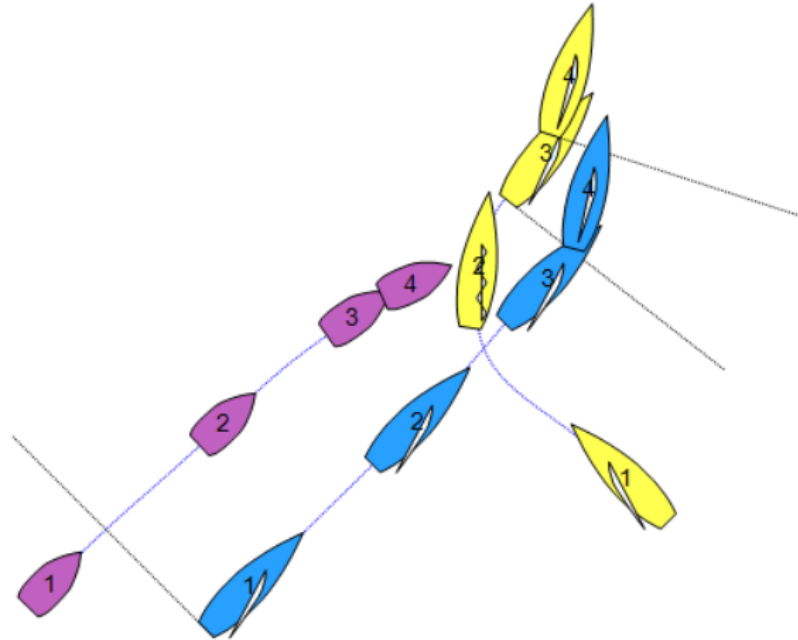
Visualiser le Jaune tribord sous la bôme ou en arrière du Bleu

Attention aux modifications de route éventuelles du jaune tribord...

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

3 : avancer au niveau du tableau arrière du Bleu pour anticiper un éventuel engagement de Jaune sur Bleu.

14 Slam dunk bâbord engagé



Croisement au près avec égalité ou le tribord qui croise plutôt devant le bâbord :

1 et 2 : suivre le bateau de gauche en route parallèle, au vent de celui-ci sans être engagé sur lui.

Visualiser les éventuelles modifications de route du jaune tribord. L'observation est possible en avant de l'étai du bâbord.

2 et 3 : continuer à suivre même cap même vitesse

Observer le début et la fin du virement de jaune

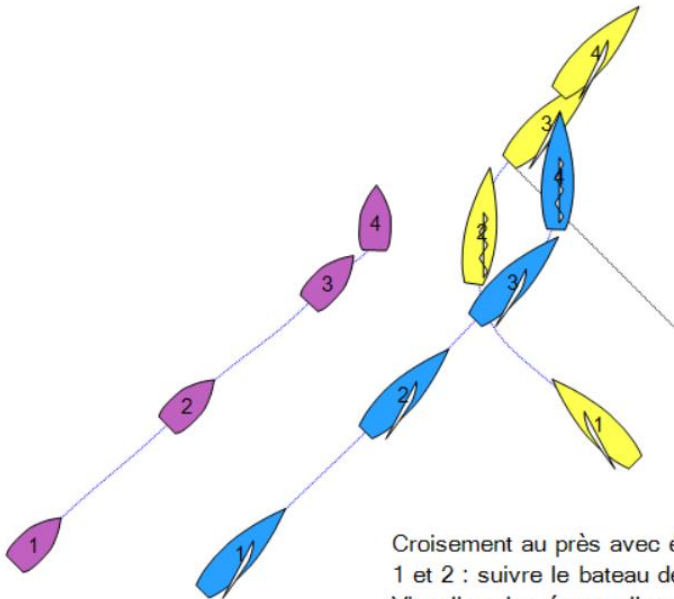
3 : attention à ne pas s'engager sur bleu afin de soit :

- laisser le bleu virer ou

- observer l'espace entre l'étrave du bleu et l'arrière de jaune

4 : se décaler légèrement sous le vent pour observer l'espace entre les bateaux et les actions de jaune et bleu.

15 Slam dunk bâbord libre



Croisement au près avec égalité ou le tribord qui croise plutôt devant le bâbord :

1 et 2 : suivre le bateau de gauche en route parallèle, au vent de celui-ci sans être engagé sur lui.

Visualiser les éventuelles modifications de route du jaune tribord. L'observation est possible en avant de l'étau du bâbord.

2 et 3 : continuer à suivre même cap même vitesse

Observer le début et la fin du virement de jaune

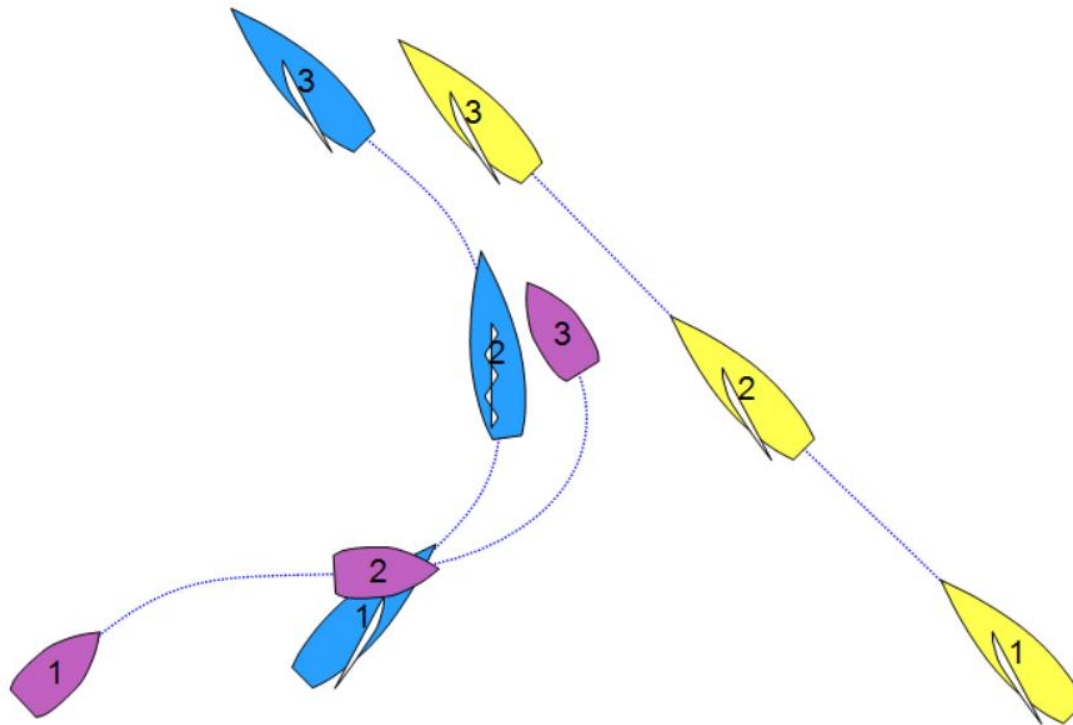
3 : attention à ne pas s'engager sur bleu afin de soit :

- laisser le bleu virer ou

- observer l'espace entre l'étrave du bleu et l'arrière de jaune

4 : s'arrêter et se décaler légèrement vers la gauche pour observer l'espace entre les bateaux et les actions de jaune et bleu.

16 Virement sous le vent



1 : Position classique au vent de l'axe du bâbord pour visualiser la route du Tribord.

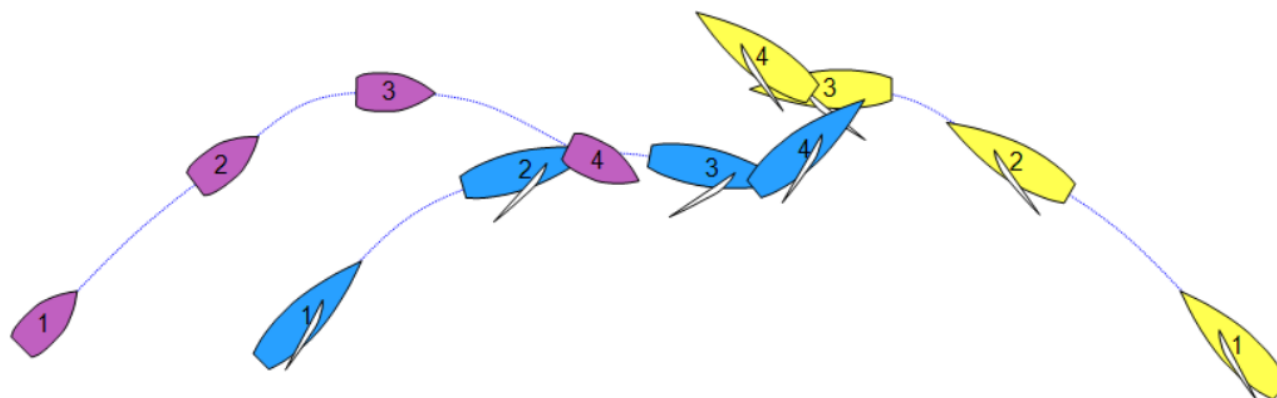
Visibilité possible par l'arrière du Bleu ou sous la bôme du Bleu

2 et 3 : basculer sur la droite pour se placer dans l'intervalle entre les bateaux en tribord.

Attention à observer la distance entre les 2 gréements.

17 Dialdown près

Position classique au vent de l'axe du bâbord sans s'engager sur l'arrière du bâbord pour visualiser le tribord soit par l'avant soit par l'arrière (ou sous la bôme) du bâbord



1 : position classique au vent de l'axe du Bleu

2 : sur l'abattée, abatte légèrement pour rester à même distance/écart.

3 : continuer d'avancer avec le Bleu et Jaune pratiquement en face à environ 3 longueurs

Cela permet de visualiser :

- la route du Bleu qui doit abatter sous le Jaune

- et quantifier les degrés d'abattés maximum autorisés du Jaune (90° vent réel)

- les écarts entre les coques et les gréments

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

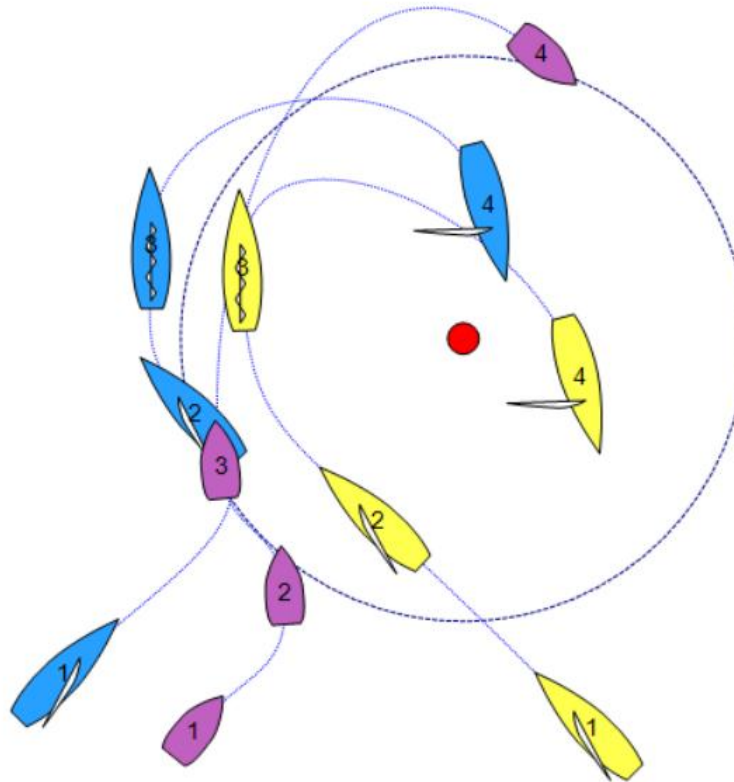


MARQUE AU VENT

Thierry Poirey 2025-2028

- Thierry Poirey 2025-2028

18 bis Au vent bâbord - tribord



1 : route parallèle au bâbord dans la bissectrice des 2 bateaux.

2 : Passer dans l'intervalle suite au virement de Bleu

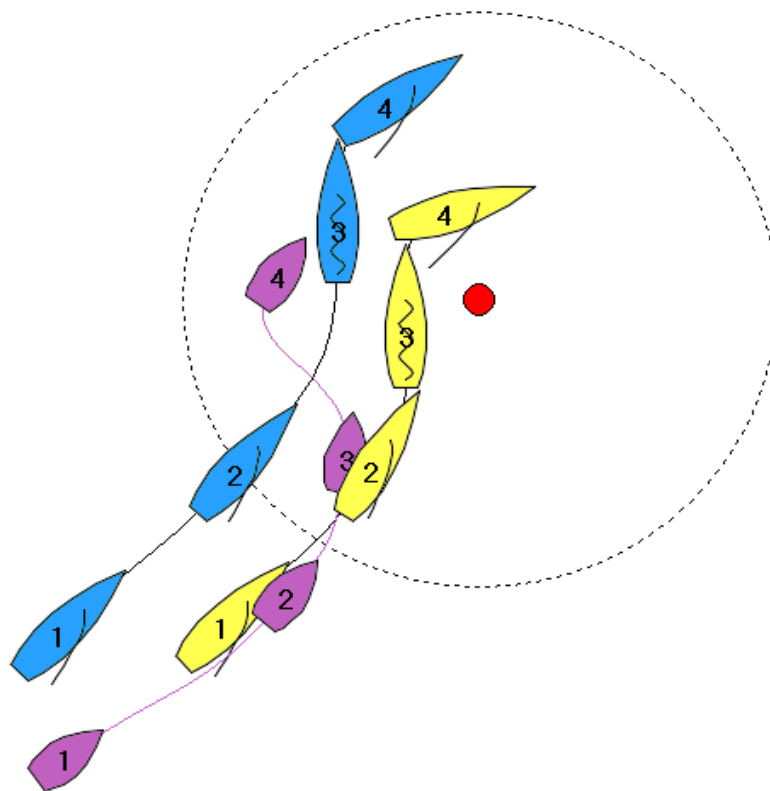
Nota : Voir l'application ou non de la R18.3 par le Jaune....

3 : idem positionnement dans l'intervalle

4 : Accélérer fort pour passer au-dessus des 2 bateaux en observant l'intervalle entre eux, le passage de la bouée et la sortie du bout dehors du Bleu sur l'arrière du Jaune

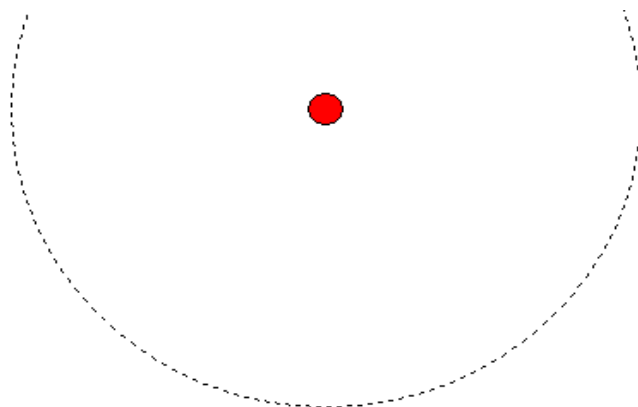
Attention à l'empannage éventuel des bateaux.

19 Au vent bâbord lay line

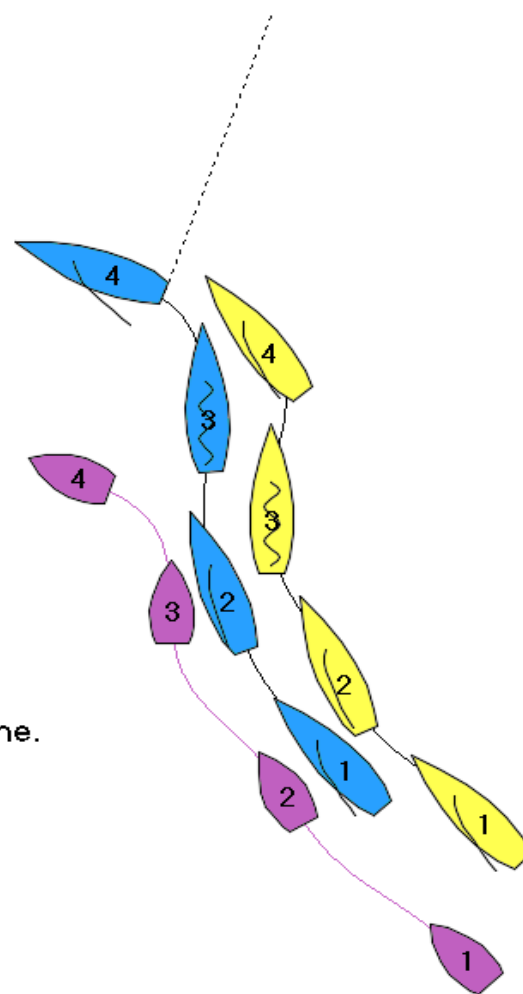


- 1 : route parallèle dans l'axe du jaune sous le vent.
- 2 : rester plutôt dans l'axe du jaune pour observer à la fois le lof et la distance par rapport à la bouée.
- 3 : ralentir dans l'intervalle pour observer le lof, l'action d'écartement et la bouée.
- 4 : suivre l'abattée en restant dans l'intervalle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



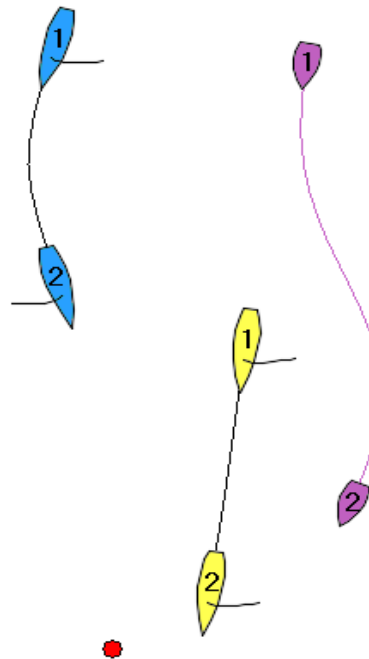
VENT ARRIERE



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

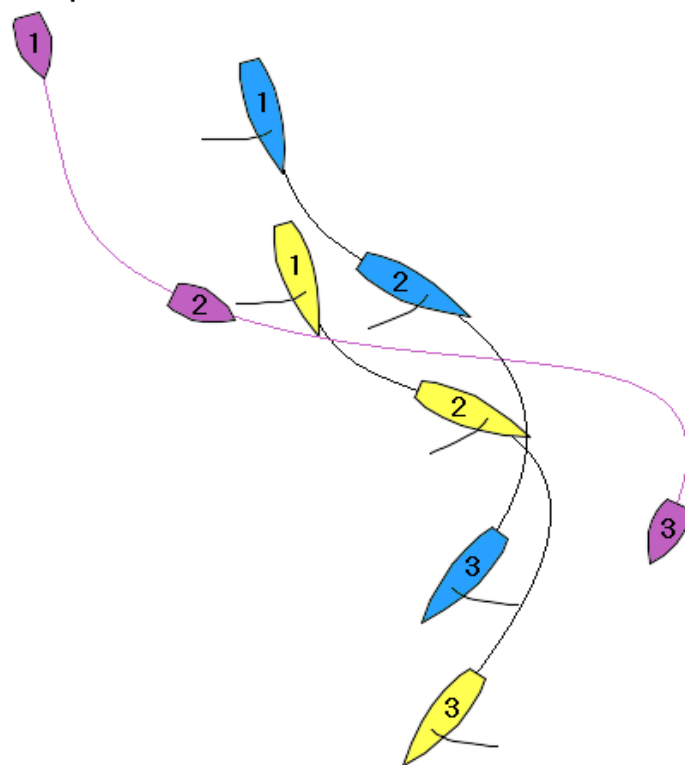


1 : sous le vent derrière sans gêner l'empannage éventuel du bleu.

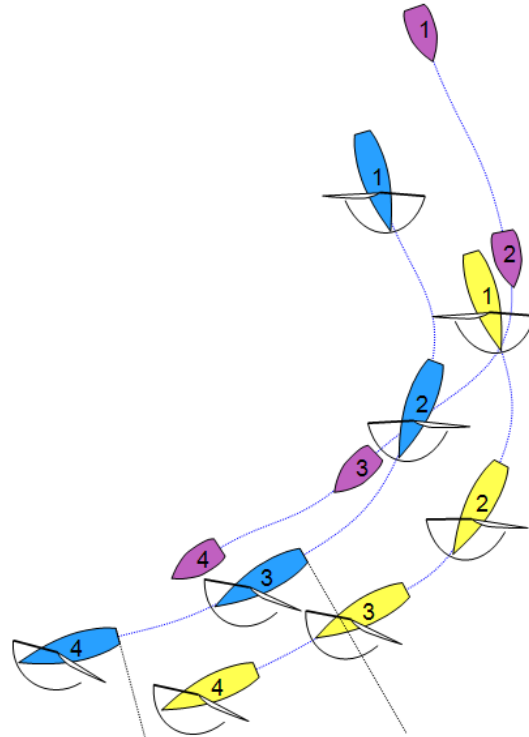
Observation du spi du bleu sur le pataras du jaune.

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



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

Observation du spi du bleu sur le pataras 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 les écarts entre les coques, tangon, spi et les actions de lof du Jaune ainsi que les actions d'écartement du Bleu.

4 : garder et suivre cette position selon les lofs et abattées sans vouloir trop avancer sur Jaune.

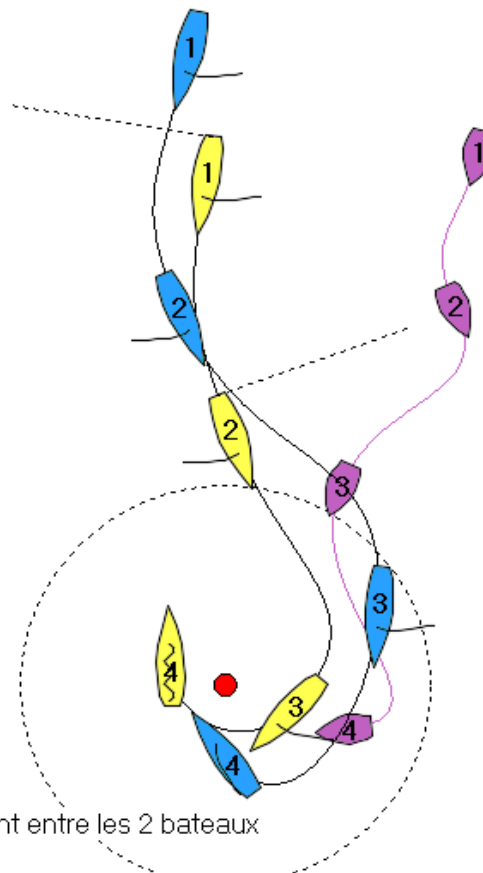
Priorité à l'écart par rapport à l'engagement (R17 off annexe C)



MARQUE SOUS LE VENT

Thierry Poirey 2025-2028

24 Sous le vent tribord

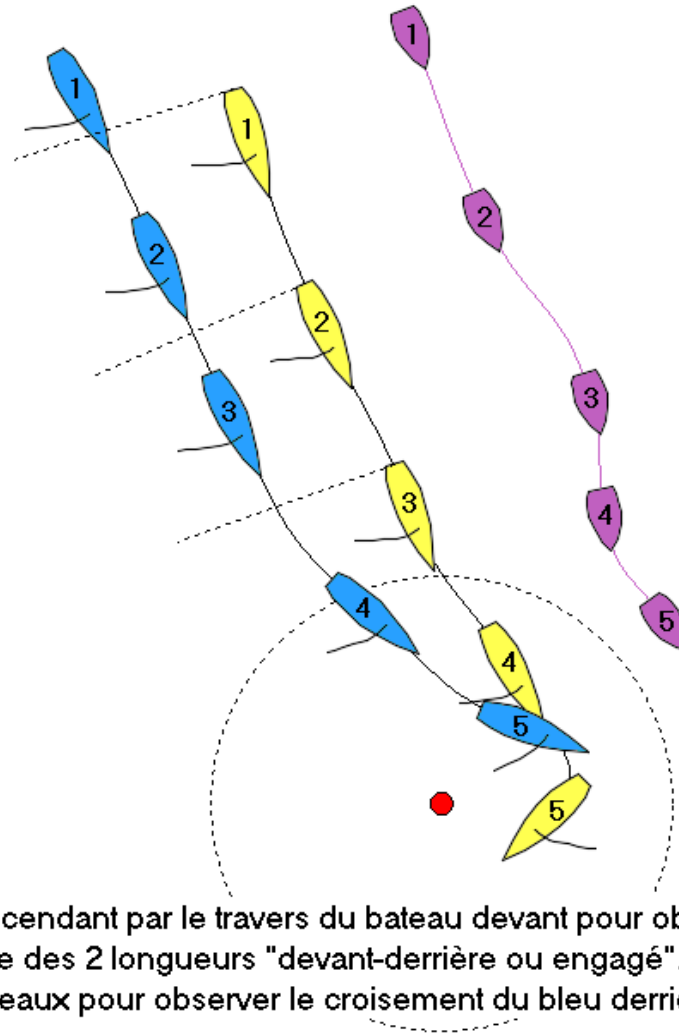


1 : s'avancer pour observer à la fois l'engagement entre les 2 bateaux et mieux évaluer les 2 longueurs.

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

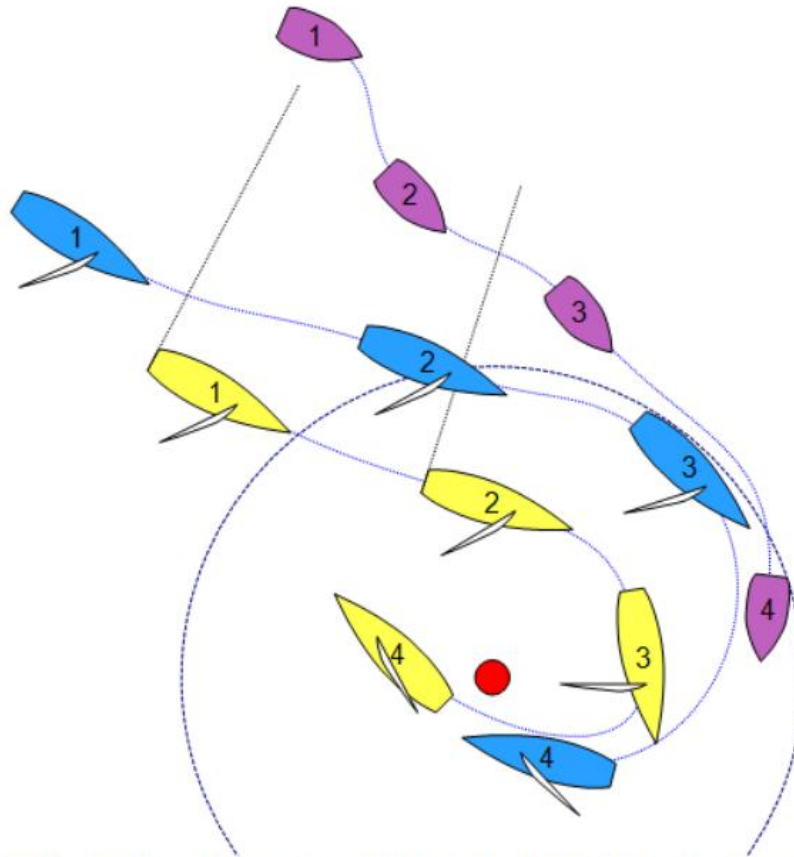
3 : basculer à l'intérieur du cercle pour observer la distance entre les 2 bateaux et le passage bouée. Attention sur les arrivées sur bouée sous le vent à rester à gauche en descendant pour ne pas gêner le virement sur la bouée.

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 18.3



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.

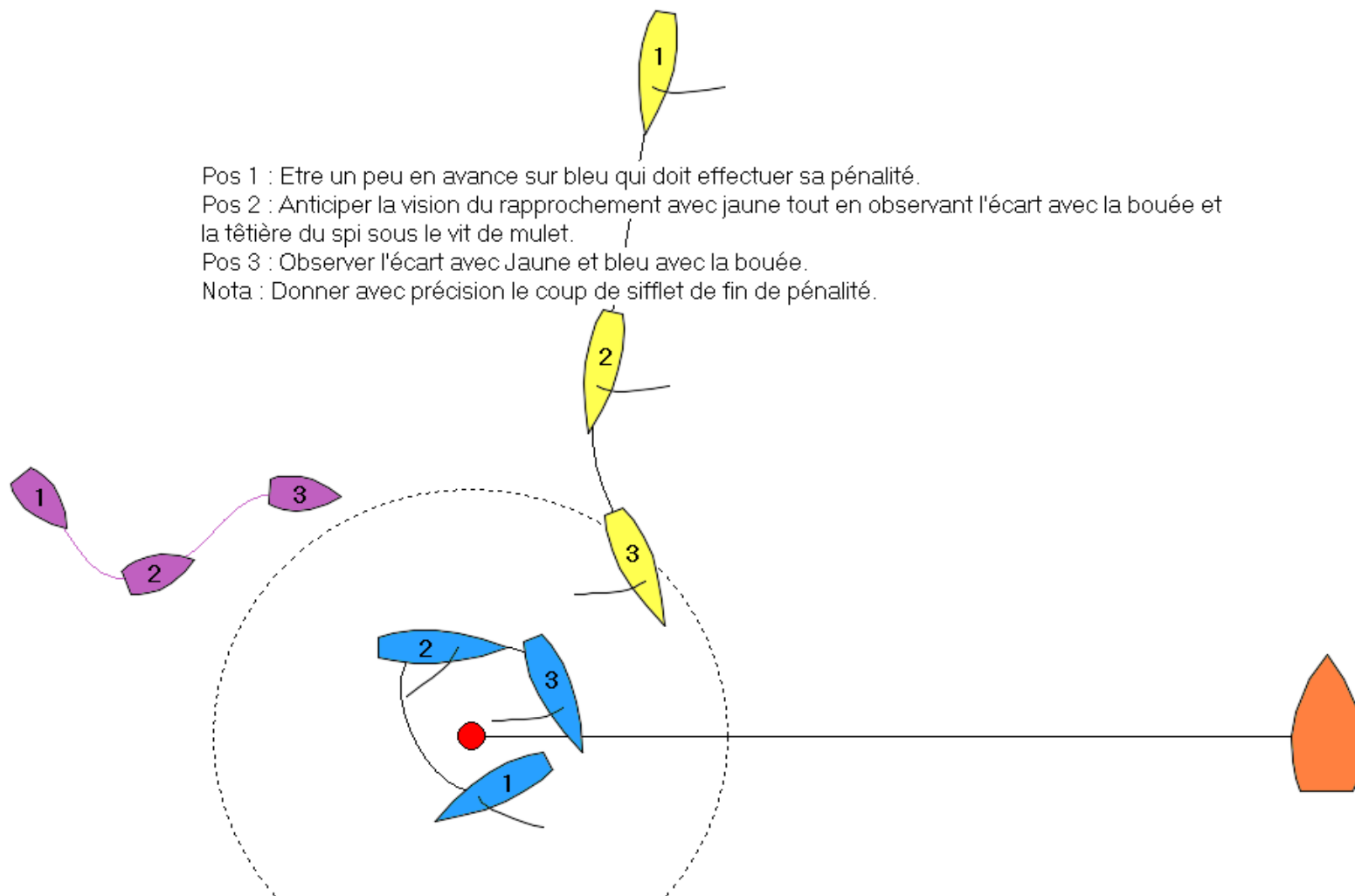
PENALITE ARRIVEE BOUEE

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 INDISPENSABLE

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.

