

LEXIQUE DES TERMES UTILES EN UMPIRING

Le dialogue est la chose la plus importante (après le positionnement ?)
On recherchera la concision et la précision.

Rappel du principe « RROO »

Rights : Give (Non Prioritaire) or Right (Prioritaire)

Reasons : Port (bâbord), Starboard (tribord), Ahead (devant), Astern (derrière), Inside (intérieur), Outside (extérieur)

Obligations (effectuées ou pas) : I am keeping (not) clear ! (je me maintiens (pas) à l'écart), full helm ! (barre à fond), I give you room ! (je te laisse de la place !)

Opportunities : proper course limited ! (route normale !), luffing right ! (droit de lof !), I must gybe ! (je dois empanner)
etc

1 - Eviter à tout prix deux monologues dans lesquels personne n'écoute l'autre. Par conséquent, il faut attendre la fin de l'information de son adjoint pour valider ou invalider son propre statut.

2 - Les mots les plus importants sont « Agree » (d'accord) et « Give » (non prioritaire)/ « Right (prioritaire) ». Ils permettent de ne pas répéter la phrase complémentaire de l'autre arbitre et donc de passer directement à la description.

Exemple ci-dessous de ce mode réception :

Bateau Bleu : starboard right ! (tribord prioritaire)

Bateau Jaune : Agree, I'm keeping clear ! (d'accord, je me maintiens à l'écart)

3 - Un principe simple est d'utiliser des mots ou phrases identiques de la règle elle-même ainsi que des définitions avec des verbes d'actions.

4 - Dans le même ordre d'idée, il est souvent intéressant de nommer le numéro de la règle, car cela traduit les Obligations/Limitations de chacun. Ce principe est caractéristique pour les règles 17 et 18. « 17 on », « 18 on », « 18 off ».

5 - Un autre principe est de **ne pas faire précéder un terme par « No »** pour éviter la confusion.

Exemple : dire « clear » (clear) et surtout pas « no overlap » (pas engagé)

dire « luffing right » (droit de lof) au lieu de « no proper course » (pas de route normale)

6 - Donner en même temps le ou les éléments qui vont permettre la décision en décrivant :

- Le moment de l'action

- la qualité de l'action

- la quantité d'action.

avec des qualificatifs simples : too hard ! too late ! not enough ! etc....(trop fort ! trop tard ! pas assez ! etc...)

Attention, le défaut habituel est de décrire seulement « luffing » (lofe) ou « up » (lofe) car ceci ne dit pas si c'est assez ou bien si cette action respecte la 16 en l'occurrence.

7 - Plus la situation est **chaude ou rapide** avec des changements rapides, plus il est nécessaire de rester concentré sur **SON** bateau. Dans la mesure où chaque arbitre observe exclusivement son bateau, il est plus facile de répondre à la question de son adjoint pour établir les faits dans les meilleurs délais. Exemple : « qu'as-tu fait ?... », « as-tu empanné ?... »

8 - Dans les **mouvements rapides** on se contentera de décrire en terme qualitatif l'action en omettant de rappeler les obligations.

Il s'agit de définir le point d'ACTION et dire COMMENT par rapport au TEMPS et à la DISTANCE.

- « **I must keep clear** » (je dois me maintenir à l'écart) est oublié, on passe directement à « **I'm keeping clear !** » (je me maintiens à l'écart !) ou « **I'm not keeping clear !** » (je ne me maintiens pas à l'écart !) et complété par :
 - **Slow** (doucement)
 - **Too slow** (trop doucement)
 - **I can not do more** (je peux faire plus)
 - **I did it too late** (je l'ai fait trop tard)
 - **I'm doing nothing** (je ne fais rien)
 - **I do all I can** (je fais tout ce que je peux)
 - **I come closer or I close the gap** (je diminue l'écart) le fait que la distance diminue est due à mon action, donc j'en suis fautif

9 - Dans les **phases calmes** il faut anticiper :

- **I have enough room to tack (or gybe) !** (j'ai de la place pour virer ou empanner !)
- **You may tack at the lay-line !** (tu peux virer sur la lay-line !)
- **Obstruction coming ! you may ask room to tack !**(19), (obstacle devant !, tu peux demander de la place pour virer ! 19) ou bien, **I can go either way !** (18.2 c) (je peux aller où je veux !)
- **We will enter overlapped !** (nous serons engagés à la zone !)
- **Are we approaching to start ?** (sommes-nous en train de s'approcher pour partir ?)

10 - Dans les **phases de circling** sans conflit, il faut se contenter de :

- **Starboard, Port, No issue** (tribord, bâbord, pas de problème) et c'est tout !

11 - Dans les **phases de bateaux sur le même bord** sous la Règle 11 :

- **I come closer or I close the gap** (je diminue ou réduit l'écart, le fait que la distance diminue est due à mon action, donc j'en suis fautif)

Noter dans le dialogue les distances et le temps et non pas « trop », « pas assez »

- L'autre umpire doit rajouter « **agree** » or « **not agree** » (d'accord, pas d'accord)

12 - Dans les **phases de changement de statut** (prioritaire/non prioritaire), il peut être intéressant de décompter les secondes suite à l'établissement d'une priorité. « 1, 2, 3... » Exemple sur prise de priorité par engagement sous le vent. Attention toutefois à laisser le non prioritaire donner son information. « **I'm keeping clear, or I'm doing nothing...** » (je me maintiens à l'écart, ou je ne fais rien...)

Nota : Eviter d'employer « **protected** » (« protégé ») dans le discours :

Il ne doit être employé que dans des scénarios spécifiques, et seulement par le Non Prioritaire.

Ce mot suppose deux actions simultanées répondant en même temps aux limitations du prioritaire et aux obligations du non prioritaire. Cela ne peut se justifier que si l'arbitre observe en même temps les deux bateaux ! Nous savons bien que cela n'est pas une recommandation dans le manuel !

Prioritaire +	Non Prioritaire –
<ul style="list-style-type: none"> • Altering or Hunting (je modifie ou je te vise) 	<ul style="list-style-type: none"> • Doing all I can (je fais tout ce que je peux) • Full helm (barre à fond) • I've done my best (j'ai fait la bonne action et au bon moment)

Questions pour le « **protected** » (Non prioritaire) :

- Fait-il la bonne escape route ? (fait-il la bonne route pour s'écarter ?)
- Fait-il tout le nécessaire pour se maintenir à l'écart ?

NB : parfois, la bonne escape route est de « poursuivre sa route »

Questions pour le Prioritaire :

- Est-il en train de chasser ? et dans le même temps que le « **protected** » s'écarte ?

DECISION

- Annoncer les Y et les contacts éventuels.
- Dire en un mot pourquoi vous proposez une couleur.

Situation : Contact with the spinnaker! Y flag on Blue ! you did not keep clear enough! I propose Blue flag !
Contact avec le spi ! Pavillon Y sur Bleu ! Tu ne t'es pas assez écarté ! Je propose pénalité Bleu !

La réponse peut être : Agree for Blue penalty ! (d'accord pour pénalité Bleu !)
OU Luff too hard !, sixteen on you, that is yellow for me ! (lof trop rapide ! règle 16 pour toi, c'est Jaune pour moi !)

Puis, il faut stopper la discussion : We disagree, so it's a green. (on n'est pas d'accord, donc, c'est vert)
There was contact, I propose Blue and Yellow. (il y a eu un contact, je propose Bleu et Jaune)

Et la vie continue.....

BATEAU AILE appelé « WING BOAT »

Concernant les informations données par le bateau « aile » (wing boat), il faut :

- En plus des informations essentielles du type « clear », « overlap », donner les distances ainsi que les tendances à augmenter ou à diminuer.
- Donner les longueurs à la bouée en décroissant (4 long, 3 long, Clear at zone)
- Donner toutes les infos relatives aux contacts, distances, les pavillons « Y »
- Ne donner des informations relatives à l'entrée sur la ligne au pavillon P, que si il y a infraction du bateau jaune
- Informer les modifications de route et l'endroit de visée (attention à ne pas abuser malgré tout)

MOTS USUELS REGLES PAR REGLES		
N° règle	RIGHT OF WAY (PRIORITAIRE)	GIVE WAY (NON PRIORITAIRE)
Règle 10	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Starboard right (tribord prioritaire) Nota : si le tribord n'a besoin de ne rien faire dû au virement ou au croisement du bâbord, mais qu'il bluffe = No Need (pas besoin)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Port give (bâbord non prioritaire)
Règle 11	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leeward right (sous le vent prioritaire) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Windward give (au vent non prioritaire)
Règle 12	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ahead right (devant prioritaire) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Astern give (derrière non prioritaire)
Règle 13	Description du virement ou empannage : Luffing, head to wind, takinnnnng, complete. (je loffe, face au vent, viremennnt, terminé !) Gybinnnnng, complete ! (j'abats, empannaaaage, terminé !)	
Règle 15	Overlap ! (engagé) ou tack complete ! (virement terminé) ou gybing complete ! (empannage terminé) puis compter one, two, three..... pour matérialiser la transition.	
Règle 16	<ul style="list-style-type: none"> • Steady (tout droit), (l'étrave du bateau reste dans la même direction <u>quand bien même la barre est bougée</u> en raison des vagues par exemple) • Holding (tout droit), (la barre reste fixe) • Altering (modification or UP, DOWN...UP (étrave) • Hunting (je te chasse) or Aiming bow, middle, stern (je te vise devant, milieu, derrière), I give you room ! (je te laisse de la place !) 	<ul style="list-style-type: none"> • Collision course, I'm must keep clear....NOW ! (Route de collision, je dois m'écarter MAINTENANT !) <p>Décrire le point d'ACTION et dire COMMENT par rapport au TEMPS et DISTANCE :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Slow (doucement) ○ Too slow (trop doucement) ○ Too late (trop tard) ○ I can do more (je peux faire plus) ○ I'm doing nothing (je ne fais rien) ○ I'm doing all I can or Full helm (je fais tout ce que je peux, ou barre à fond) ○ Protected (protégé) (mais attention, à observer en même temps les actions du tribord !!!!) <p><i>Nota : ces termes s'utilisent également pour les autres règles dès lors que le non prioritaire DOIT faire quelque chose pour s'écarter</i></p>
Règle 17	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seventeen ! (17 !) (au moment précis quand l'engagement se fait) ▪ Proper course ! (route normale !) ▪ Or Luffing right ! (droit de lof !) 	
Règle 18.1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opposite tack at zone ! (bords opposés à la zone des 2 longueurs !) ▪ Approching to start ! (on s'approche de la ligne pour prendre le départ !) 	
Règle 18.2 a, b, c et 18.5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Overlapped at zone (engagé à la zone) ▪ Clear at zone ! (clair à la zone !) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Give me room ! (donne moi de la place !) ▪ I must keep clear (je dois me maintenir à l'écart)
Règle 18.3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ tack in zoneclear! you can luff ! 1,2,3..... Agree, I'm keeping clear (virement dans la zone..... clair ! tu peux lofer ! 1, 2, 3... OK je me maintiens à l'écart !) ▪ tack in zonewindward ! room for you !...Agree, UP (virement dans la zone..... au vent ! place pour toi ! OK, je lofe) 	
Règle 18.4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proper course, I must gybe now ! (route normale, je dois empannermaintenant !) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Too much room ! (tu prends trop de place !)
Règle 19	<ul style="list-style-type: none"> • Room to tack, you must respond ! (place pour virer, tu dois répondre !) 	<ul style="list-style-type: none"> • You may ask for room.....Now ! (tu peux demander de la place.... Maintenant !)
Règle 20	<ul style="list-style-type: none"> • I'm breaking (Je freine) Twenty ON or Twenty OFF (R 20 on ou R20 off si je recule ou non) • Twenty ON (sailing backward – Je recule et/ou backing sail – voile à contre) • or Twenty OFF (sailing forward – J'avance) ou dans le cas où les 2 bateaux reculent (R 10, 11, 12...) 	
Règle 22	<ul style="list-style-type: none"> • Different leg, I am on proper course ! (bords différents, je suis sur ma route normale ! ou bien : extra tacks allowed ! (virements supplémentaires autorisés !) • Proper course on me during the penalty ! (route normale pour moi pendant ta pénalité !) 	

COMMUNICATION IDEALE D'UMPIRE

