

LES FONDAMENTAUX DU MATCH RACE

PRESENTATION 2021 – 2024

- LES BASES DU COUREUR
 - Conditions pour courir
 - Les RCV
 - Le départ, le près, le portant
- LE RÔLE DES UMPIRES
 - Les pénalités
 - Le dialogue
 - Le positionnement
- LE RÔLE DU COMITE DE COURSE
- EXEMPLES
- FORMATION
- GUIDE ORGANISATION
- AUTRES RECLAMATIONS

CONDITIONS D'UN NIVEAU MINIMUM DE PRATIQUE

A - Un vécu de course en flotte en petit habitable offrant :

- une capacité minimale de manœuvres en équipage,
- la capacité de se situer sur le parcours,
- la capacité d'exploiter une rotation de vent.

B - La connaissance de la notion du dévent comme moyen de :

- accentuer son avance au près,
- reprendre l'avantage comme par exemple une position favorable sous le vent,
- contraindre le concurrent dominé à aller vers le mauvais côté du parcours.

C - La connaissance des Règles de Courses à la Voile pour :

- Jouer le même jeu,
- Éviter les contacts graves.

D - Un niveau équivalent ou proche en maîtrise de la conduite, des manœuvres, de la tactique, des règles de courses. Tous ces paramètres sont sollicités en même temps. Une faute de moins que l'adversaire peut mener vers la victoire.

E - Des bateaux de taille identique disposant d'un minimum d'inertie et d'une capacité à virer. L'inertie évite des changements de positions relatives trop rapides (problème d'arbitrage et perte d'intérêt tactique). Par exemple, les multicoques par leur perte au virement de bord limitent les choix tactiques et les positions d'attaques et de défenses.

F - Enfin, due à l'intensité du jeu et aux prises de décisions permanentes, la communication à bord se révèle une des clés propices à améliorer la performance de l'équipage.

LES 4 GRANDS STADES DE PRATIQUE

- Il est dangereux de construire une démarche du type « 1 situation - 1 solution ». Comme n'importe quel jeu de société, il est préférable de construire sa tactique sur les objectifs visés et non pas sur du coup par coup. Les équipages expérimentés avouent utiliser peu de schémas tactiques, mais exploiter au mieux leurs savoir-faire et s'appuyer sur les principes de bases.

- La démarche constituant à éviter les positions dites « interdites », est certainement plus mémorisable, du moins au début, que de décrire un choix sans fin de solutions. (Voir diapo 26 résumé)

1 – Ne pas se faire « coincer » dans une situation sans issue. Si tel est le cas, ne plus prendre d'initiative qui ferait perdre définitivement en cédant trop de terrain.

2 – Se dégager d'une mauvaise situation par un début de maîtrise technique ou tactique.

3 – Attaquer l'adversaire pour éventuellement le pénaliser. Attention, cette pénalisation recherchée doit être secondaire au risque de se retourner contre l'équipage.

4 – Amener l'adversaire à la faute. La tactique s'établit sur plus d'un coup tactique d'avance.

Les règles du jeu

- Ces règles sont les mêmes que celles qui régissent toutes les courses à la voile avec quelques aménagements adaptés aux particularités du Match-Racing (annexe C des règles World Sailing). La différence réside avant tout dans l'utilisation que l'on en fait...
- Dans le cas du Match-Racing, on les utilise pour créer une situation conflictuelle entre deux bateaux. Forcer l'adversaire à enfreindre ces règles est l'une des façons de gagner. Si la connaissance précise des règles de course est rarement un facteur essentiel de victoire dans les courses en flotte, le Match-Racing impose avec force cette connaissance.

Résumé des règles essentielles avec modifications Annexe C

- **la règle 14** qui précise que tous les contacts doivent être évités dans la mesure du possible. S'il y a lieu, les 2 bateaux peuvent être pénalisés. Non arbitré en direct et géré selon le principe décrit en annexe E des IC types MR.
- **Les 3 règles de bases 10, 11, et 12** connues de chacun, doivent être surtout maîtrisées en situations directes vécues sur l'eau. La notion de bateau prioritaire et non-prioritaire prend ici toute son importance due au changement permanent de position respective. La permutation de cet état (prioritaire et non-prioritaire) crée un rapport de force propre à créer des positions d'attaquant ou défenseur.
- **La règle 13** précise la notion de virement qui fait référence à l'axe du bateau (sans voile) par rapport à l'axe du vent. Le virement débute lorsque l'axe du bateau franchit l'axe du vent, et finit une fois le bateau sur son axe de près sur l'autre bord. Durant toute cette phase, le bateau est non-prioritaire. De plus, la 13.2 « empannage » à l'identique du virement est rajoutée pour le MR. Référence : voile/bateau/vent
- Nota : Au portant, lorsqu'un équipier retient la bôme pour l'empêcher de franchir l'axe du bateau et que la voile porte à contre, il faut considérer que le bateau change de bord car il a obtenu un nouveau côté au vent selon la définition.
- **La règle 15** dite de transition, est très intéressante car elle donne une notion de temps, de différentiel de vitesse et de distance à laisser entre les bateaux dans tous les changements d'états cités plus haut.
- **La règle 16** limite pour un bateau prioritaire ses modifications de route possibles par rapport à un bateau non-prioritaire, mais attention, ce dernier devant

toujours se maintenir à l'écart. Une limitation supplémentaire en MR est pour ce bateau prioritaire de ne pas abattre en dessous d'une route au portant, donc au-delà de 90° du vent réel.

- **La règle 17** Route Normale est tout simplement supprimée depuis 2015. Plus simple à gérer pour les coureurs et les umpires... Danger d'être plus lent au portant !
- **La règle 18** modifiée en 2015 limite un peu le jeu tactique mais est plus simple à gérer pour tous (coureurs et umpires).
 - Règle 18 ON en rentrant dans la zone et Règle OFF lorsque le bateau est sur le bord suivant et que la marque est derrière lui.
 - Le Prioritaire à l'intérieur doit virer et/ou empanner (cf 18.3) sauf si porte et ligne d'arrivée
 - La définition Place à la marque est simplifiée et modifiée : *Place pour un bateau pour suivre sa route normale pour contourner ou passer la marque du côté requis.*
- **La règle 20** « appel à la voix » précise qu'il faut des signaux visuels (bras) et sonores de la part du barreur.
- **La règle 21.3** « culer » et « dériver au vent » (crabing) est annulée. Cela signifie que les bateaux gardent leur statut respectif lorsqu'ils reculent ou dérivent au vent avec la grand-voile à contre.
- **La règle 31** est modifiée : « En course, ni l'équipage ni une quelconque partie de la coque d'un bateau ne doit toucher une marque de départ avant de prendre le départ, une marque qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une marque d'arrivée avant de finir ». En résumé, les équipages et arbitres ne sont préoccupés réglementairement que par la coque lors du contournement de marque.
- **La règle 41** : (e) une aide pour sortir de l'eau et remonter un équipier à son bord, à condition que le retour à bord soit approximativement à l'emplacement de la récupération.
- **La règle 42** est modifiée : elle s'applique dès le signal d'avertissement. Elle permet de godiller dans les 2 sens dans la limite de ne pas propulser le bateau. Quelques limites peuvent être données par les IC quant aux virements et empannages bascules. Voir Annexe C des IC MR.
- **La définition Finir** est modifiée : Seul la coque, donc l'étrave classiquement est à prendre en considération.
- **Cf C 6.1** Seul le pavillon Y peut suffire pour réclamer sur l'eau (pas obligation de heler)

- **Cf C6.1 (b)** Seuls quelques cas limités donnent la possibilité aux coureurs de réclamer avec le pavillon rouge, ouvrant ainsi une instruction simplifiée sans formulaire écrit.

Dans les IC types, il est rajouté :

- Lorsque les arbitres procèdent selon la RCV C8.6, ils suivront les instructions de l'Annexe E des IC (RCV 14 Gestion des dommages)
- Voir autres détails dans l'Annexe C des RCV...

Positionnement à rechercher: à droite ou sous le vent

Première clé essentielle du MR

Positionnement de base pour :

- Conserver sa liberté de manœuvre
- Rester dans la zone permettant un retour vers le comité : sur ou au vent de la layline comité.

Prendre la droite est le choix tactique fondamental : ne pas pouvoir partir au comité, c'est abandonner la droite.

Il faut donc pouvoir revenir au timing ou trop tôt au comité, jamais trop tard ou sous le vent du comité.

Prendre le contrôle, c'est souvent se positionner entre l'adversaire et la ligne.

LE CIRCLING Pourquoi ?

- gagner du temps jusqu'à la dernière minute.
- rester dans les zones favorables (zones à droite de la layline bouée).
- chercher à prendre l'avantage sur l'adversaire en allant plus vite que lui dans les cercles pour se rapprocher afin d'anticiper ou brusquer une manœuvre pour rentrer à l'intérieur de son cercle et arriver jusqu'au blocage.

Le retour vers la ligne en fin de pré-départ.

- Moment crucial à l'image de l'escrimeur qui choisit le parfait moment pour attaquer. Que vous ayez l'avantage ou non sur votre adversaire, une dernière décision s'impose. Une décision qui dépendra en majeure partie du timing et dans une moindre mesure du positionnement des circlings.
- La gestion du timing (rapport du temps restant avec celui estimé pour aller couper la ligne), peut se traduire par :

- Savoir revenir DEVANT tout en dominant, en freinant son adversaire. Position recherchée car vous pensez qu'il n'y a pas beaucoup de secondes à perdre.

Ou

- Savoir revenir DERRIÈRE pour pousser l'adversaire en dehors de la ligne. Position recherchée car vous pensez qu'il vous reste suffisamment de temps pour le pousser.

Résumé : LES « INTERDITS » sur la phase de départ

- Sur entrée de ligne en bleu face au jaune, empanner et partir vers la gauche.
- Aller tout seul vers la gauche.
- S'arrêter en tribord amure loin de l'adversaire.
- Rallonger en tribord lors des circlings.
- Revenir en retard vers la ligne avec adversaire devant.

LE PRES

- Si doutes, « prendre la droite »
- Mesurer les types de croisements (à égalité, plutôt devant, plutôt derrière)
 - En bâbord (par exemple, savoir virer sous le vent d'un tribord)
 - En tribord (par exemple, savoir-faire un slam dunk)
- Différents types de contrôle (serré, large)

LE PORTANT

Comment rester entre l'adversaire et la bouée sans se faire déventer ?

- le bateau devant aura tout intérêt à naviguer autant que possible juste sous l'axe de son poursuivant pour limiter les risques de dévent lors de batailles d'empannages. Cela est d'autant plus vrai avec les spis asymétriques dû aux angles de navigation au portant plus lofé qu'avec des spis symétriques.
- L'attaque en tribord sur l'adversaire peut s'avérer meilleure que l'attaque au vent. En effet, lors d'une attaque au vent, le bateau au vent doit « juste » se maintenir à l'écart (règle 11). L'avantage du tribord est de forcer le bâbord à empanner et de le bloquer jusqu'à la lay line, voir au-delà...

La suppression de la règle 17 limite le jeu tactique et la vitesse devient primordiale pour éviter de se faire bloquer vers le bord rapprochant de la marque.

SYSTEME PENALITE MATCH RACING

L'ARBITRAGE

Principe de pénalité différée

Les umpires ne peuvent pénaliser que sur demande de « protest » des coureurs par le pavillon Y (sauf quelques règles cf touché de marque, utilisation bateau voir IC)

Réparer avant de finir (ligne arrivée possibilité d'enrouler la bouée d'arrivée) -
Réparation sur bord de près = empannage et repartir au près

- Réparation sur bord de vent arrière = virement de bord (tétière de spi sous la bôme)
- Interdiction de réparer dans les 2 longueurs de la bouée au vent et sous le vent.
- 1 pénalité donnée annule la pénalité reçue (1 jaune annule 1 bleu et inversement)
 - Si 2 pénalités = obligation de réparer 1 pénalité immédiatement (après départ cf ci-dessous) • Si 3 pénalités = disqualification
 - Si 2 pénalités sur départ = couper la ligne de départ (après le top) et réparer au moins 1 pénalité immédiatement

Possibilité pour les umpires de pénaliser plus sévèrement par :

- un pavillon rouge accompagné du pavillon de la couleur du bateau pénalisé (pénalité à effectuer immédiatement, toujours après le départ)
- Ou deux pénalités (Jaune ou Bleu), donc réparer au moins une pénalité, toujours après le départ.

LE DIALOGUE EN UMPIRING

- Le dialogue est la chose la plus importante (après le positionnement !!!)
- Chaque umpire décrit les actions de son bateau Jaune ou Bleu
- Principe du RROO :
 - Right,
 - Reason,
 - Obligations,
 - Opportunities,

- On recherchera la concision et la précision.

Quelques principes

1. Eviter à tout prix deux monologues dans lesquelles personne n'écoute l'autre...
2. Les mots les plus importants sont « Agree » (d'accord) et « Give ou keeping clear » (non prioritaire)/ « Right (Prioritaire) ».
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.
5. Un autre principe est de ne pas faire précéder un terme par « No » pour éviter la confusion.
5. 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.
6. Plus la situation est chaude ou rapide avec des changements rapides, plus il est nécessaire de rester concentré sur SON bateau.
7. Dans les mouvements rapides on se contentera de décrire en terme qualitatif l'action en omettant de rappeler les obligations.
8. Dans les phases calmes il faut anticiper...
9. Dans les phases de circling sans conflit, il faut se contenter d'une description basique.
10. 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... »

DECISION

- Annoncer les Y et les contacts éventuels.
- Dire en un mot pourquoi vous proposez une couleur.
- Situation : Contact avec le spi ! Pavillon Y sur Bleu ! Je ne me suis pas assez écarté ! Je propose pénalité Bleu !

- La réponse peut être : J'ai lofé lentement. D'accord pour pénalité Bleu !
- OU, J'ai lofé trop rapidement ! Règle 16 pour moi, c'est Jaune pour moi !
- Puis, il faut stopper la discussion : on n'est pas d'accord, donc, c'est vert
- 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, zone clear ou overlap).
- Donner toutes les infos relatives aux contacts, distances, les pavillons « Y ».
- Lors de l'entrée sur la ligne au pavillon P,
- Ne donner des informations relatives 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)

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.
- Se poser la question en permanence : Qu'est-ce que je veux voir en priorité ?
- Ne jamais être entre les bateaux et vers la zone où ils naviguent.
- Ne jamais croiser devant les bateaux et faire attention aux vagues que l'on peut faire.

- 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.
- 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.

EXEMPLE EN LIVE

- Départ « Pousser/freiner » règles 11, 12, 15 et 16 :
- <https://youtu.be/JNaVJt1WEEc>
- Près dilemme entre les règles 11 et 16 :
- <https://youtu.be/GkUP3hNu4NQ>

FORMAT DE COURSE

- Le Round Robin simple ou multiple, avec l'ensemble des skippers ou en poules suivi des :
 - Phases éliminatoires en 1/4 Fin, 1/2 Fin, Finales etc..
 - Possibilité de phases de repêchages avant les phases éliminatoires
 - Le format le plus utilisé au niveau mondial RR, 1/4F, 1/2F et Finale.
 - Des pairing list (attribution des bateaux et des équipages) sont disponibles au Département Habitable de la FFVoile.
- Le format est annoncé dans les IC, mais peut être changé toujours dans le sens de diminuer le nombre de match car adaptation nécessaire :
 - aux conditions MTO
 - au nombre de jours de régates restants – aux problèmes matériels éventuels – Etc..

- Les IC prévoient certains cas scénarios possibles en fonction de l'état d'avancement des matches prévus dans le programme initial.
- Le PRO annonce les modifications de programme lors des briefings, ou par avenant.

DUREE

- Un match doit généralement durer de 14 à 19 minutes.
- Il faut éviter autant que possible un timing « rond » de 10, 15, ou 20 mn,
- Ce qui permet
- D'avoir un temps de course standard et intéressant
- Que les paires ne se croisent pas trop au niveau des marques
- Que la ligne d'arrivée soit « claire » pour la première paire à avoir pris le départ. (ou pour le départ de la dernière paire)
- Pour des bateaux de 8m environ, le premier bord excède rarement 0,3NM

LE MATERIEL

- Des incidents matériels peuvent survenir
- Les concurrents peuvent demander du temps pour réparer en envoyant un pavillon défini dans les IC (dans les IC Type : pavillon « L », venez à portée de voix) AVANT le signal d'attention (pavillon « F »).
- Le Comité de course, après consultation du responsable technique peut accorder du temps pour réparer.
- Si des changements de bateaux sont nécessaires entre les matches selon la pairing list, il doit de même laisser un peu de temps pour vérifier le matériel.
- Le PRO doit être consulté avant de lancer le nouveau flight.

LE DEPART

- Ligne :
 - Elle doit être assez courte
 - Repère : un bateau doit la parcourir vent de travers en 25 à 30 secondes, voir moins si la géographie du lieu le demande.
 - Ce qui fait environ 90m à 6nds.
 - Elle doit être la plus neutre possible pour que chaque bateau puisse entrer et franchir la ligne équitablement durant le pré départ.

- Eviter de placer une ligne avantagée à la bouée car le bleu aura beaucoup plus de difficulté à rentrer sur le 1er croisement face au tribord.
- Placer le parcours LE PLUS PRES POSSIBLE de terre.

Si plusieurs matches doivent être courus, le signal de départ d'un match sera le signal d'avertissement pour le match suivant

Pas de règle 30 (« minute ») : si OCS ou au-dessus de la ligne au top départ = revenir prendre son départ au plus court et pas forcément par l'extérieur

Rappels

Au top départ, les 2 concurrents sont au vent d'un prolongement de la ligne de départ.

=> Le CC doit IMMEDIATEMENT envoyer les pavillons Jaune et Bleu accompagnés d'un signal sonore.

• Ces pavillons doivent rester arborés jusqu'à ce que les concurrents soient revenus du côté pré départ, ou au plus 2 minutes après le départ.

Changement de parcours

Avant le départ

- Le parcours peut être changé avant le départ, ce qui est bien utile, car la 3ème paire part 15 minutes après la première.
- Le pavillon « C », accompagné de signaux sonores répétitifs doit être envoyé avec le signal Préparatoire, et affalé au signal de départ.
- Il peut être renvoyé au signal préparatoire de chaque paire si nécessaire.
- La procédure doit être décrite dans les IC (art 13 des IC type MR)

Après le départ

- La procédure de changement de parcours après le départ est identique à celle de la course en flotte.
- Cependant, on ne peut changer qu'à la marque sous le vent (marque L), la ligne de départ servant également de ligne d'arrivée.
- Si le changement ne concerne qu'un match, le pavillon « C » sera accompagné de la flamme numérique correspondante.

Réduction (A Eviter)

- Un parcours réduit peut être indiqué par l'envoi du pavillon « S » avec le signal Préparatoire, qui sera affalé au Signal de départ.

- On ne peut pas réduire à toute marque à contourner (tactique et pénalités en cours).
- En résumé, on ne peut réduire qu'au signal préparatoire du match, soit 1 AR.

Annulation

- Il ne faut pas hésiter à annuler et faire recourir un match en cas d'incident, d'une gêne sérieuse par les umpires, etc.
- Si l'annulation est envisagée par manque de vent, il est très souhaitable de demander l'avis des Umpires qui sont en train d'arbitrer le match, et qui ont une idée précise de la situation.

Jugement arrivée

- Les Umpires informent le CC des pénalités en suspens sur le dernier bord.
- Application stricte de la définition de « finir » modifiée par l'annexe C => coque donc étrave.
- Il est d'usage que le CC envoie alors le pavillon de la couleur du vainqueur du match (Bleu ou Jaune)
- C'est facultatif et ne doit pas être fait quand une procédure de départ est encore en cours au cours d'une arrivée (confusion avec les rappels)

Classement

- Le Comité doit noter les résultats de tous les matches.
- Puis les reporter pour établir un classement. (RCV C-11)
- De nombreux cas d'égalités peuvent arriver (classique : A bat B qui bat C qui bat A.....)
- Tous les cas sont prévus dans la RCV C11 (et parfois complétés par les IC). Il faut appliquer la règle avec beaucoup de rigueur et de concentration, et faire vérifier par un autre umpire.....

Le Bateau Comité

- Une équipe restreinte : 3 personnes Min- 6 Max
 - 1 pavillonneur
 - 1 Chrono + signaux sonores
 - 1 Viseur (qui vise un des bateaux a départ)
 - 1 président, qui vise l'autre bateau au départ (ou les 2), les arrivées, et communique avec le mouilleur

- 1 pour la prise de note (qui peut être assurée par un pavillonneur...)

Le Mouilleur

- Pièce maîtresse du dispositif. 2 personnes à bord.
- Un bon mouilleur travaille en autonomie, et suit le vent avec son bateau, prêt à mouiller, et il informe des variations de vent à son initiative.
- Il dispose de bouées prêtes en permanence à être mises à l'eau.
- L'idéal est de disposer de capotes permettant rapidement de changer la couleur des bouées.

Le Commissaire sous le vent

Rôle qui peut être assuré par la commission technique

- Il gère la bouée de départ, en la repositionnant si nécessaire.
- Il gère la bouée ou la porte sous le vent, en la repositionnant si nécessaire par rapport à la ligne de départ.
- Il indique les changements de parcours.
- Son rôle peut être souvent assuré par des Umpires coopérants.
- A plus haut niveau, il est membre du CC, et les Umpires ne font qu'Umpirer.
- Cette fonction peut être assurée par la commission technique, libre de toute action en général à ce moment de la régata.

Le Responsable technique

- Un local de l'organisation.
- Souvent chargé de l'entretien des bateaux durant l'année.
- Il a à bord du matériel pour réparer.
- Il doit surtout être efficace, bricoleur et inventif pour ne pas perdre de temps.
- Il est accompagné d'un pilote, qui lui permet de monter à bord des bateaux pour réparer.

Relations avec les Umpires

- Le Match Race est une régata à arbitrer en équipe.
- Les règles précisent bien les rôles et les prérogatives respectifs des Umpires, et des Comités.
- Les Comités gèrent simultanément jusqu'à 4 matchs.

- A chaque fois que les décisions importantes doivent être prises, il est important de consulter si possible le Chef Umpire.

BON MATCH RACING à la fois aux coureurs et organisateurs !!