MEMENTO DU
MATCH RACING

Préambule

Ce mémento vise deux objectifs :

- aider un équipage confirmé de régate en flotte à aborder le match racing
- clarifier les connaissances d'un équipage déjà aguerri, mais non expert

Nous souhaitons le voir s'enrichir au fil du temps de nouvelles expériences généralisables, ce qui permettra d'éviter les erreurs dites classiques.
Il reste cependant évident que le champion sera celui qui pourra en plus de ces schémas généraux, capitaliser un nombre important de coups précis applicables à des situations spécifiques et clairement différenciées.

CREPS ANTIBES
Fort Carré 06600 ANTIBES
04.92.91.31.20. / creps.voile.antibes@wanadoo.fr VAN DER HOUWEN LIONELL

COMMUNICATION

La communication rassemble les interactions entre équipiers. Ces interactions sont de deux ordres :

- Interactions motrices, ensemble des actions individuelles qui permettent la conduite du bateau.

- Interactions cognitives, " ensemble des informations extraites du milieu afin d'organiser la conduite " du bateau sur le plan d'eau.

Nous détaillerons les modalités et le contenu de cette communication dans ce qu'elle a de spécifique au Match Race, tout au long de la régate.

AVANT LE DEPART.

L'ensemble de l'équipage relève et sélectionne les informations relatives au plan d'eau. Une discussion commune, mais brève, permet de définir la stratégie : choix du côté, plan d'eau et ligne de départ.

ENTREE DE LIGNE.

N° 1	Décompte du temps / entrée effective dans la ligne

PREMIER CROISEMENT

Barreur P	Dans le cas 1, signifie aux arbitres, en levant le bras, qu'il a viré de bord. Dans le cas 2 signale que ça passe.

CERCLING

Tout l'équipage	Bascule éventuelle
N°1	Position par rapport à la lay line et à la ligne (temps) / timing ex : 1 longueur sous la lay line, 1'15, distance 40''
GV	Confirme la stratégie (côté favorable) à 1'30''' ex : on veut la gauche, ligne tribord, on part dessous collés

Barreur Annonce manœuvre / vitesse. Sauf indication contraire la vitesse est toujours maximale.
ex : - on ralentit en restant haut : choque génois, borde GV
- génois à contre tribord, ..., OK .

RETOUR VERS LA LIGNE.

N° 1/ Barreur Choix du moment de sortie du cercling
ex : " encore un tour et on y va / on l'attend, on se met devant "

N° 1 Timing / distance à la ligne / souligner la tendance tôt ou tard

GV Timing dans les trente dernières secondes, le N° 1 s'occupe alors de la ligne (afin de ne pas mordre)

DEPART

N° 1 Bon départ ou rappel.

RETOUR (OCS)

N° 1 OK pour la ligne. Pavillon abaissé au comité.

LE PRES

N° 1 Pression générale sur l'eau / risée / vagues / axe / lay line
ex : "on est à droite de l'axe / on commence à s'enfermer petit côté " / risée 2L, 1L, risée, si vent fort et nécessite un choqué / " plus d'air en haut à droite " / "les risées sont droites "

Embraque L'adversaire : différentiel de vitesse et de cap
ex : en parlant de son bateau " plus vite, plus bas ". Ponctuer régulièrement ces instantanés de synthèses " depuis le virement on a avancé d'une demie sans perdre en latéral "
Sur des bateaux de taille importante, caler le barreur en sortie de virement : " pas plus haut / pas plus bas / bon angle / bordé relance / bordé max ;

GV Compas et variation ex : " on est sur le max droite / 10 à gauche "
Confirme les informations du N° 1 sur la pression

Barreur Profite des moments de calme pour préciser sa tactique.

BAGARRE DE VIREMENTS

N° 1 Différentiel de vitesse / si derrière l'adversaire " ça passe " (étrave et tableau arrière, de façon à enchaîner un nouveau virement)

Embraque / GV Recalent le barreur si nécessaire
Barreur Surveille le faux virement éventuel ex : " attention il revient "

MANOEUVRE AU VENT

BARREUR Longueurs à la bouée / OK spi.

PORTANT

N° 1 Bord favorable par rapport à la bouée sous le vent /
Lay line / Adversaire

Embraque Pression dans l'écoute / angle de descente / angle de sortie d'empannage / c'est le " barreur " du bateau

GV vent : force et direction avec la collaboration du N° 1 si l'adversaire est derrière.

Barreur Ne lâche pas l'adversaire des yeux
Communication avec les arbitres

- il spécifie les engagements et les routes libres.
- il montre la lay line, puis réclame pour obtenir la propre course du bateau engagé sous le vent sans droit de lof.
- il stipule l'entrée dans les deux longueurs.

MARQUE SOUS LE VENT

Equipage Rappel ou demande de la tactique de près.
Manœuvre et laisse le barreur seul régler les conflits (protest).
Génois up / tangon down / écoutes de génois / spi down / rappel et réglages / rangements.

ARRIVEE

Equipage Définir le côté favorable éventuel (identique à celui de ligne de départ sur un vent stable)

PENALITE

Barreur Attendre le OK têtière (ou OK spi) du N° 1 avant de virer.

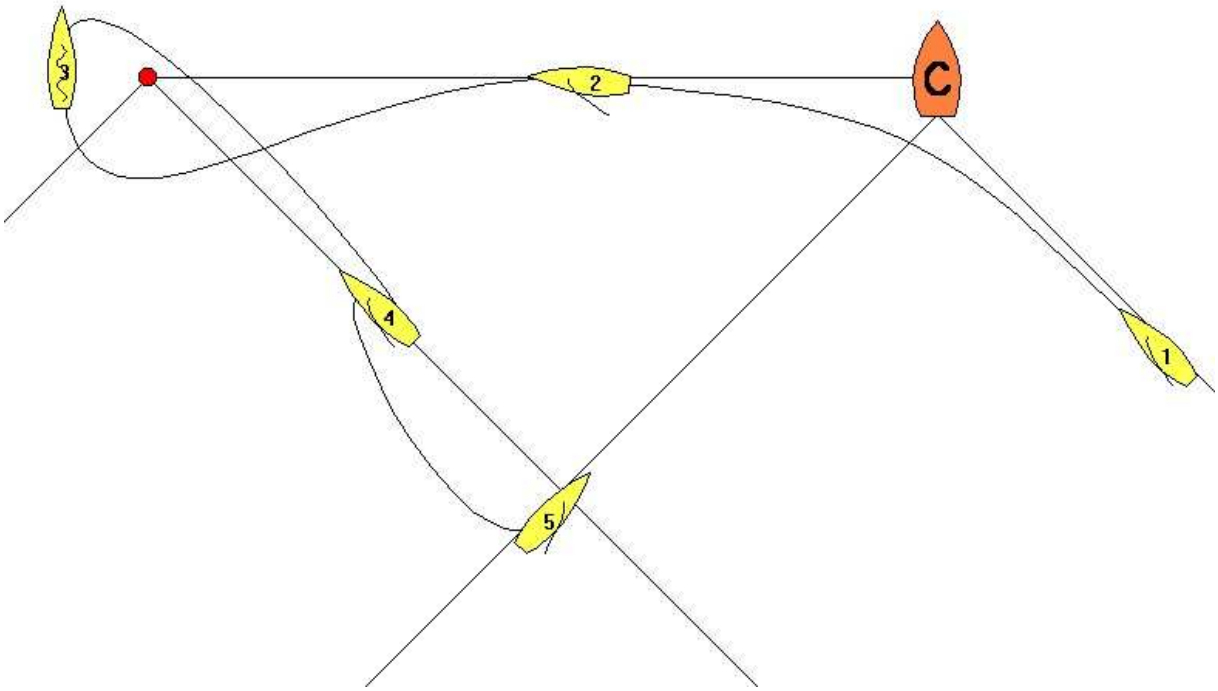
TACTIQUE

AVANT LE DEPART

Prise d'informations

1° Lay line / Timing
2° Ligne : repère à terre / longueur en temps
3° Côté favorable de la ligne / axe du parcours / choix du côté du plan d'eau .
4° Lay line bouée
5° Lay line comité bâbord.

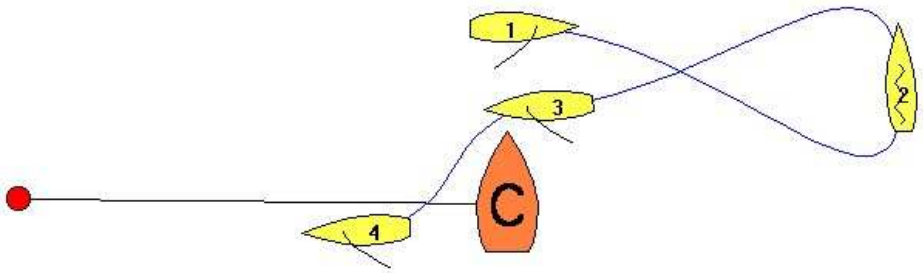
Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen



Entrée de ligne

Position 1 à 5’ / 2 à 4’30 ‘’ / 3 à 4 ‘ / 4 vérifier l’entrée effective dans la ligne
Un passage prématuré (4’0.2’’) à la perpendiculaire du comité ou de la bouée entraîne une pénalité. De la même façon un coup de sifflet accompagné de votre pavillon de couleur signifieront que vous n’êtes pas entré dans la ligne. Le type même d’erreurs qui agacent et vous coûterons une fortune au bar du club.

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen



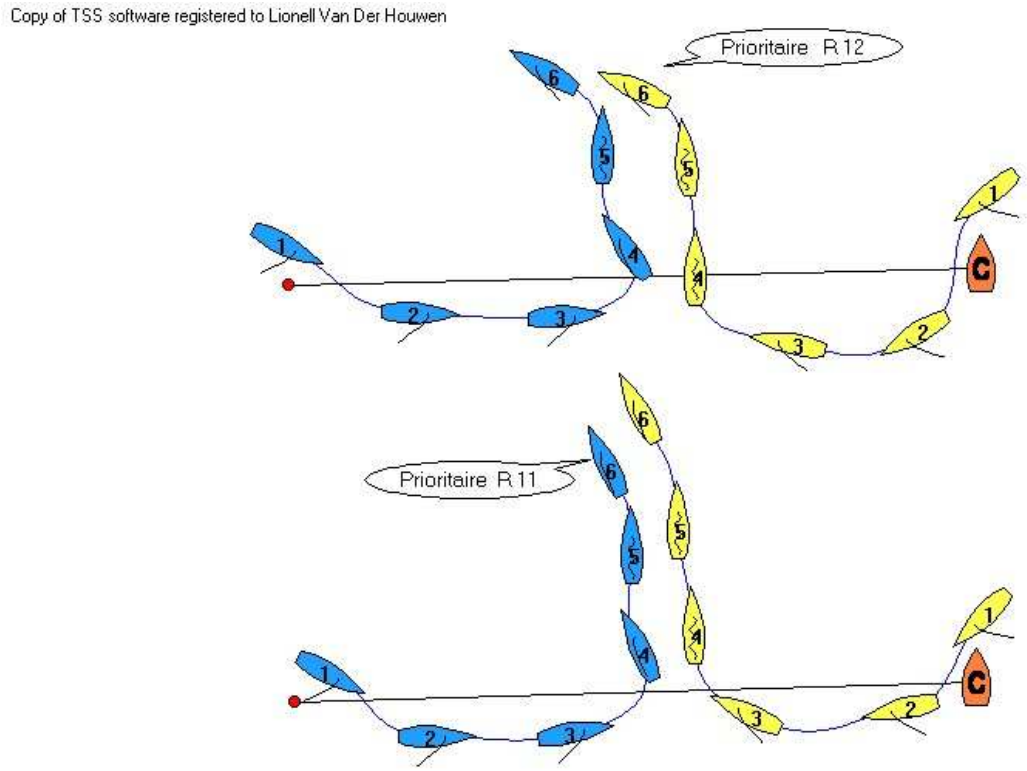
Premier croisement

Cas 1

Ligne plus ou moins neutre.

S veut ***faire virer*** P (R 10) et obtenir la position de ***contrôle route libre derrière*** (R 12), dans le but de décaler le ***jeu à gauche***.
Pour cela il aligne P en face à face, casse sa vitesse au moment du lof (choquer du génois) et cherche à ***préserver du latéral***

P lui, recherche une position favorable ***sous le vent*** (R 11)
.Pour cela il virera le plus tard possible et recherchera un latéral minimum après le virement (et en retrait)
Attention : S peut garder une route rectiligne (R 16 ne s'applique pas) et modifier sa route exagérément (bluff) au moment du croisement et protester (R 10)

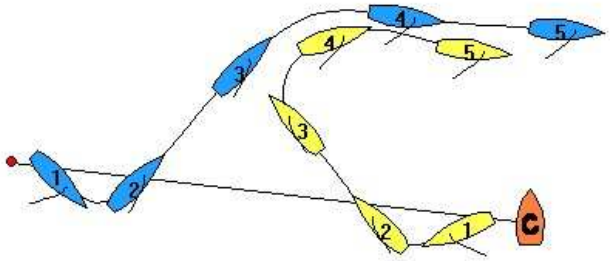


Cas 2

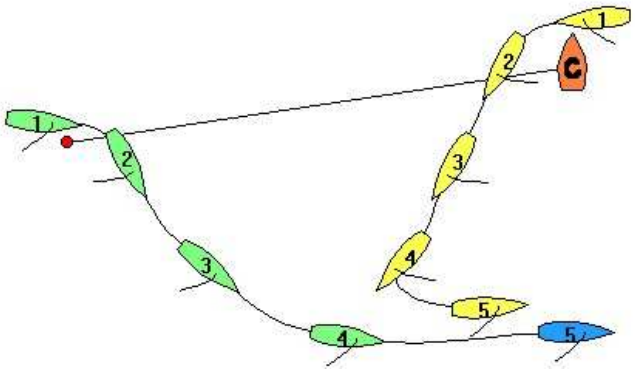
Ligne orientée
Une ligne bouée peut permettre à P de croiser devant au près
Une ligne comité peut permettre à P de croiser devant au portant

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen

LIGNE BOUEE



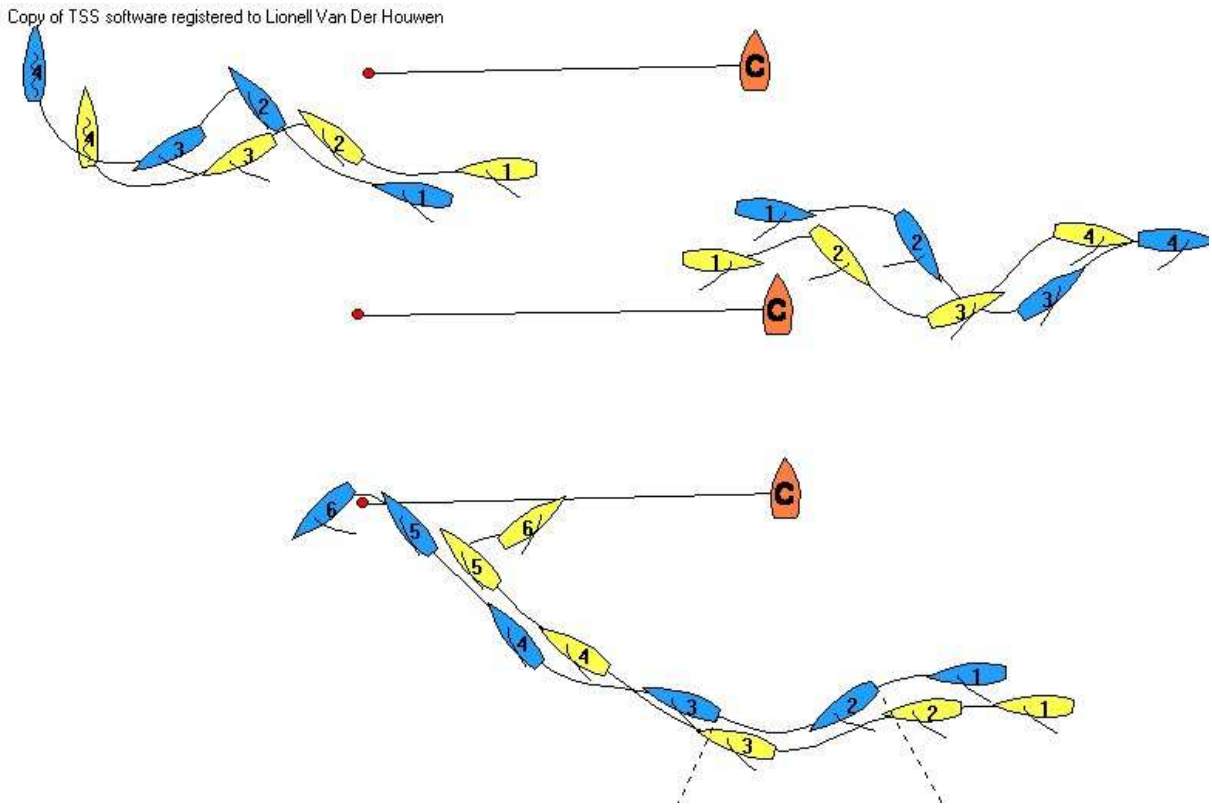
LIGNE COMITE.



Situation de blocage

1 - Vous êtes en ***position favorable*** de blocage :
il vous faut calquer votre route sur celle de l'adversaire afin de le pousser vers la gauche, la droite ou la ligne. Pour bien fixer le principe, appelons cela :

L'essuie glace



2 – Vous ***êtes bloqué*** :

vous menez la danse (lofer – abattre – freiner - accélérer).

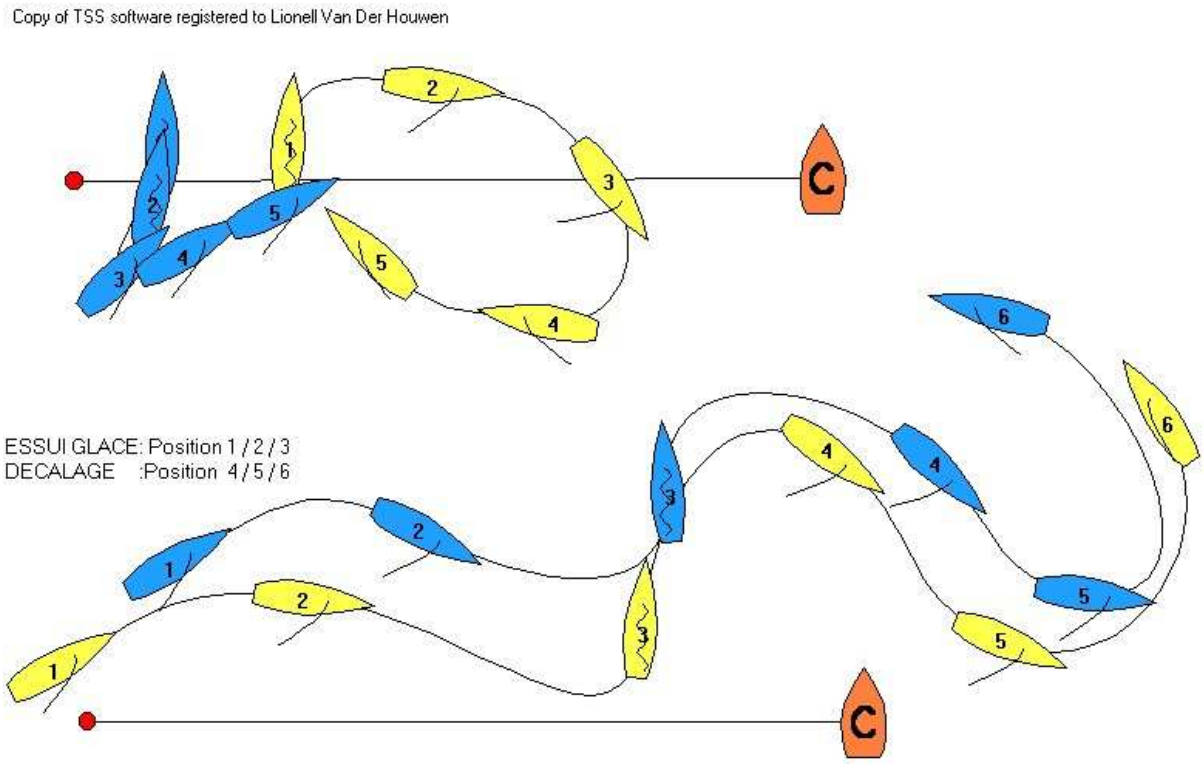
De plus le poursuiveur doit sans cesse passer de au vent (position 3) à sous le vent (position 2 et 4), une règle d'or :

Rechercher un décalage de vitesse et / ou d'angle

Deux erreurs sont à éviter :

La manœuvre de la marche arrière, peu efficace, car l'adversaire redémarrera plus vite et viendra marquer son avantage en tribord .

Rester inactif, le temps joue en votre défaveur.

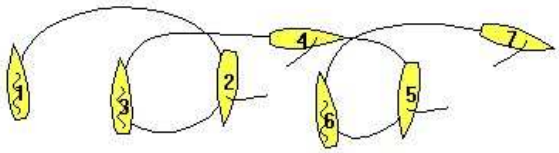


Cercling

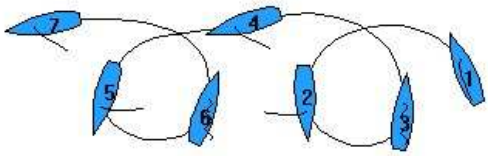
Le but est d'obtenir une position de contrôle grâce à une meilleure conduite (trajectoire / réglages). On relance toujours après le virement, afin de ne pas se faire coincer à l'intérieur et on tourne de préférence dans le sens des aiguilles d'une montre ce qui décale le jeu à droite.

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen

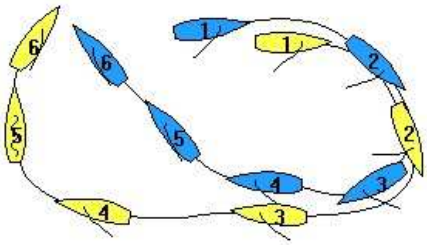
DECALAGE A DROITE



DECALAGE A GAUCHE



JAUNE EST COINCE !!!



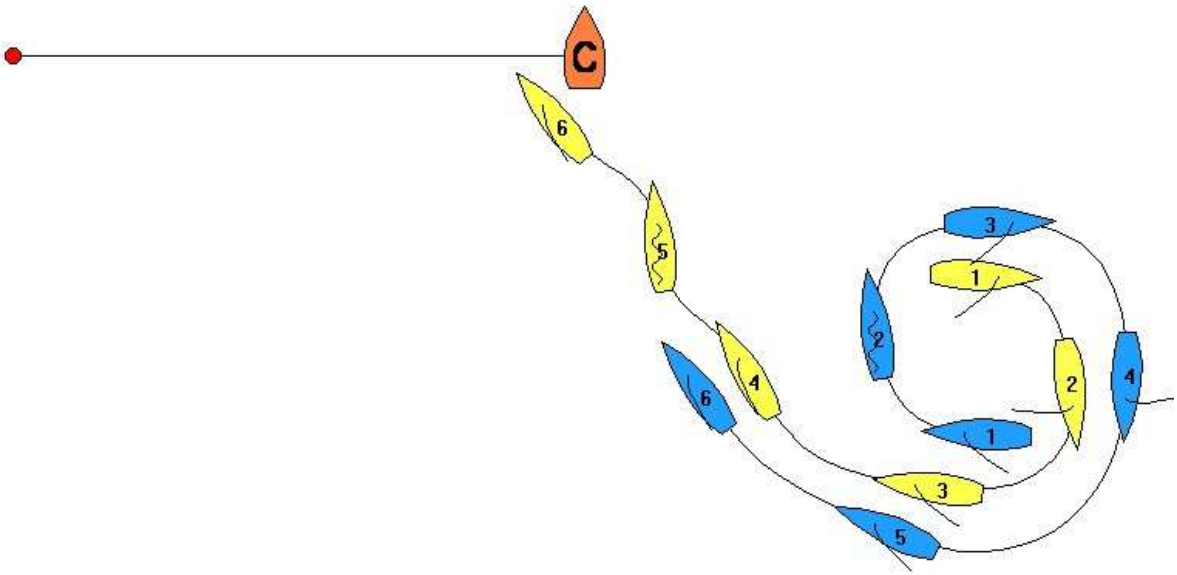
Approche de la ligne de départ

Le choix du moment de ***sortie du cercling*** (statistiquement vers une minute **)** déterminera ***la position*** : devant / derrière et ***le timing*** : en avance / en retard
Si la situation devant en retard offre peu de suspense (cas 1), celle où le bateau devant est en avance est beaucoup plus délicate à gérer, l'un des adversaires ne cherchant qu'à pousser l'autre vers une ligne que ce dernier ne veut pas franchir prématurément

Cas 1

Sortie du cercling trop tardive :
A prend son départ, B aurait dû partir en position 2, il pourra virer après le comité.

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen

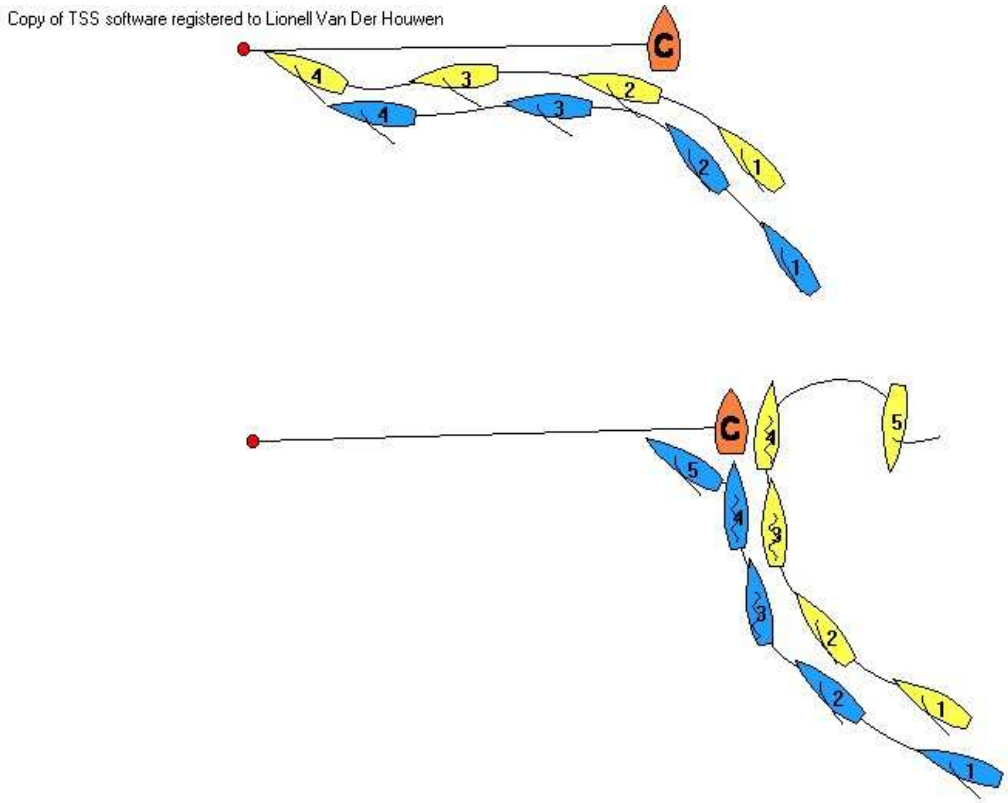


Cas 2

Sortie du cercling tôt afin d'éviter l'erreur du cas 1

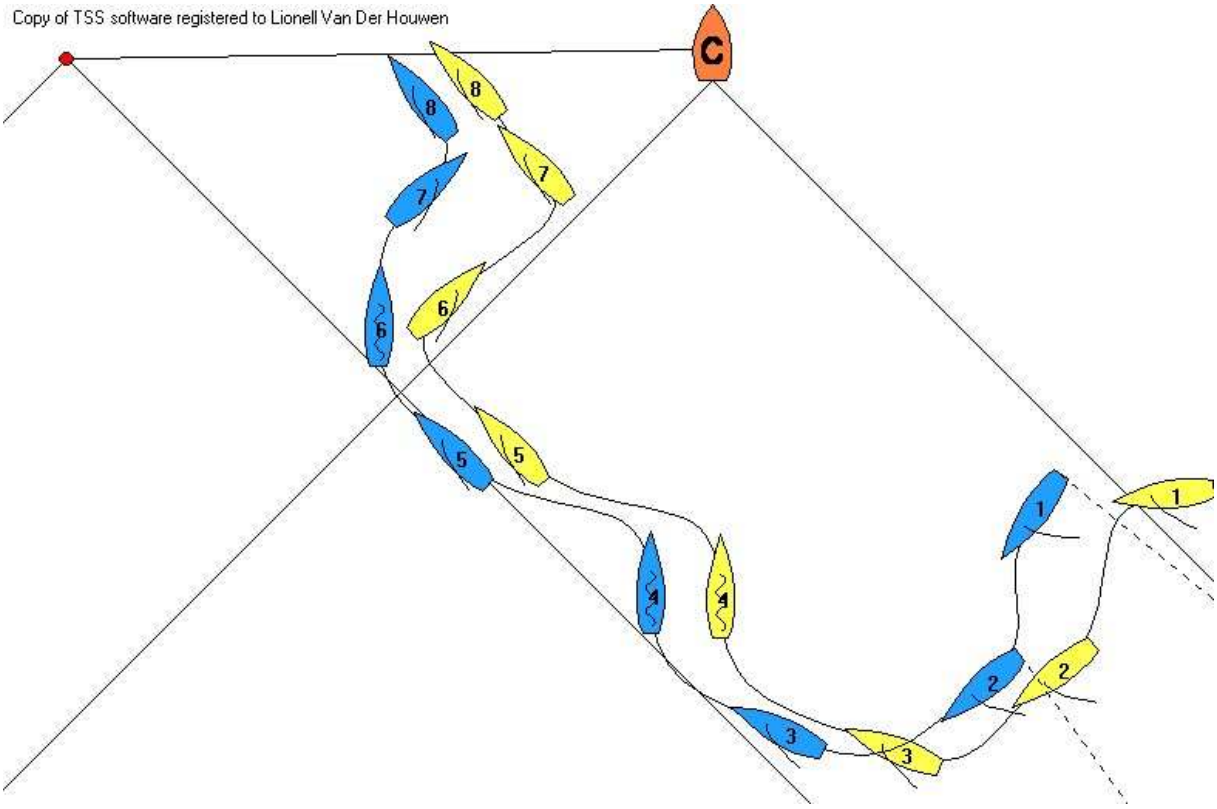
1. A, trop tôt, cherche à perdre du temps, B ne s'est pas engagé, A peut profiter de la longueur de la ligne .

2. B a réussi à s'engager R17.1 (pas de route normale), il lofe en laissant la place R 15, A doit se maintenir à l'écart R11



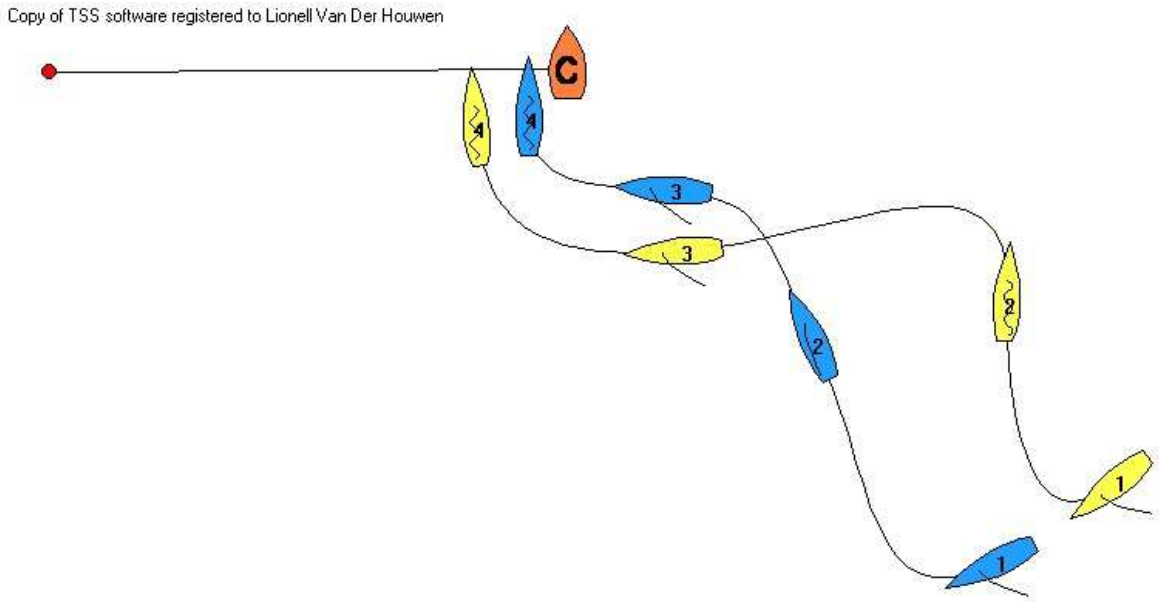
3. Situation la plus fréquente :

A réussit à gagner la longueur de la ligne (mais à 5 ou 6 longueur dessous), il arrive sur la lay line bouée, frontière au delà de laquelle il n'y aura plus de retour possible … S'il est encore tôt , la seule solution pour A est de lofer et d'arrêter les bateaux . Si B choisit alors de virer A doit suivre pour éviter le tribord au coup suivant. De plus il s'ouvre ainsi de l'espace côté bouée.



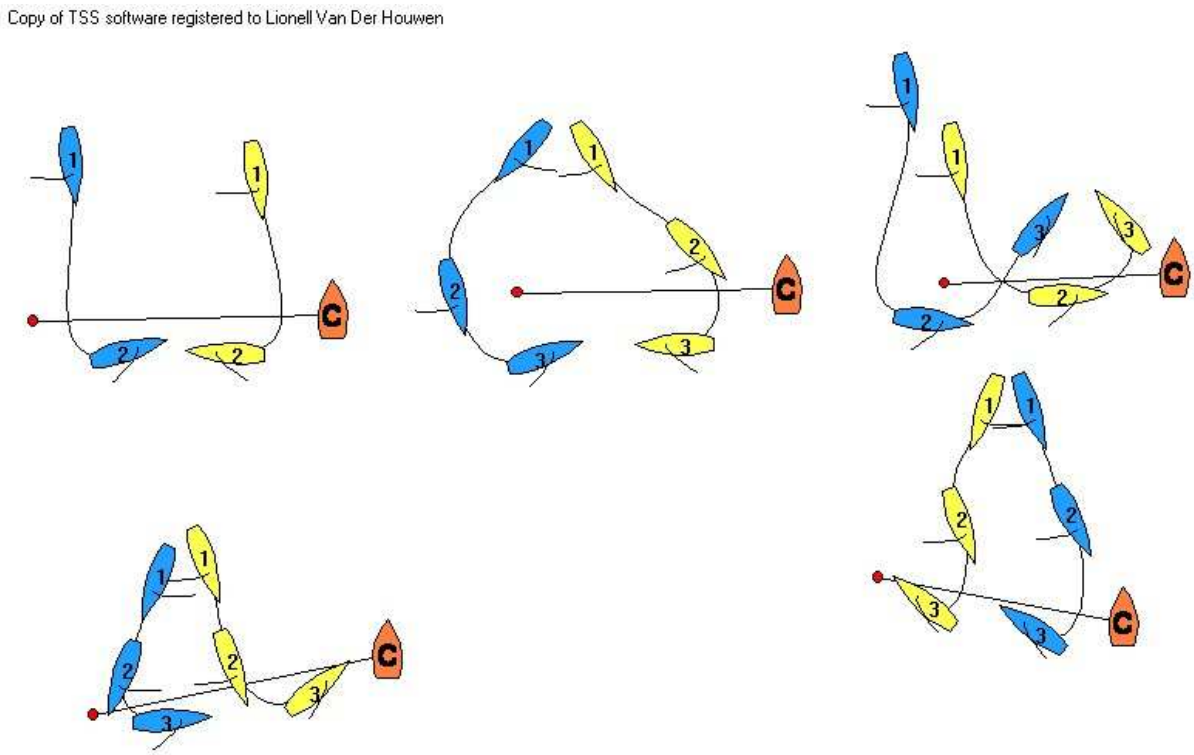
Cas 3

W est coincé au-dessus de la lay line, il cherche à gagner en latéral de façon à pouvoir plonger dessous, inverser la situation et retrouver le cas 2.2 .
Si en position 3 bleu réagit assez vite en suivant une route parrallèlle, il évitera de se faire bloqué, mais jaune aura de la place au comité et la droite du plan d'eau .



Retour vers la ligne après un OCS

Ne pas négliger d'utiliser le spi sans tangon, se positionner du côté comité de façon à bénéficier du tribord au croisement suivant.
Sur une ligne orientée, rentrer sur l'amure opposée au côté favorable (ligne tribord / bâbord amure)



LE PRES

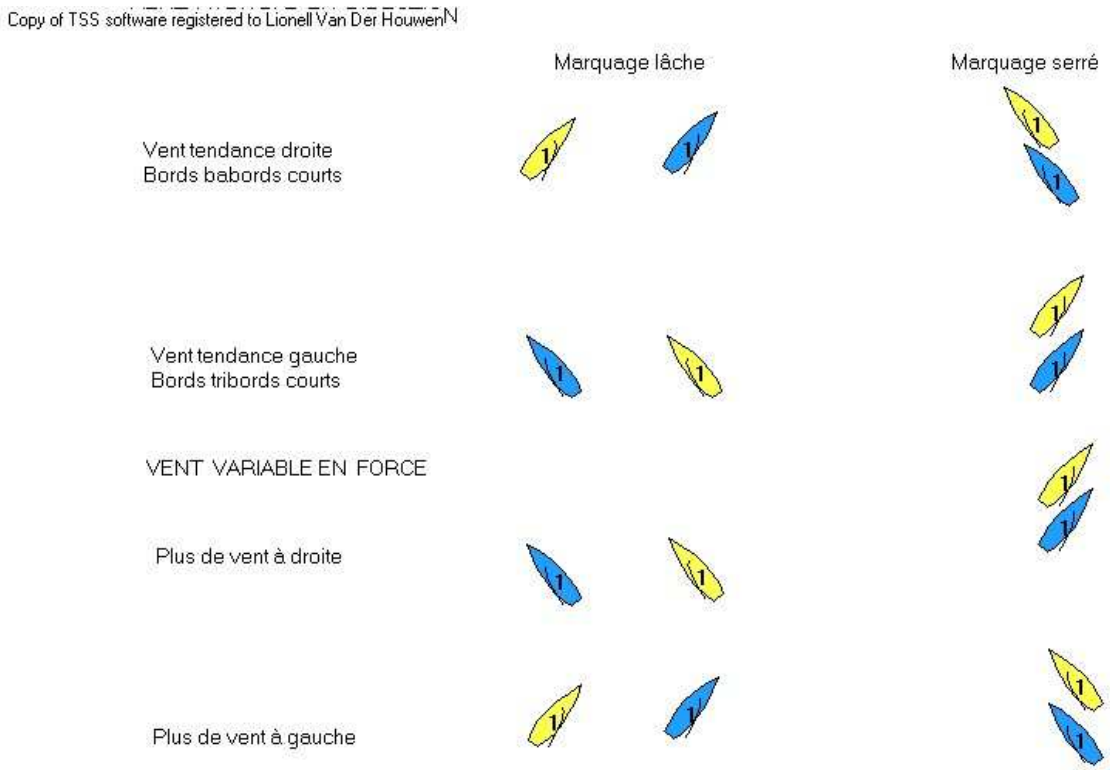
Si tu ne sais pas pourquoi tu vas à gauche, prends la droite ! ! !

Devant

* **Vent neutre** : B attaque en virements, A contrôle

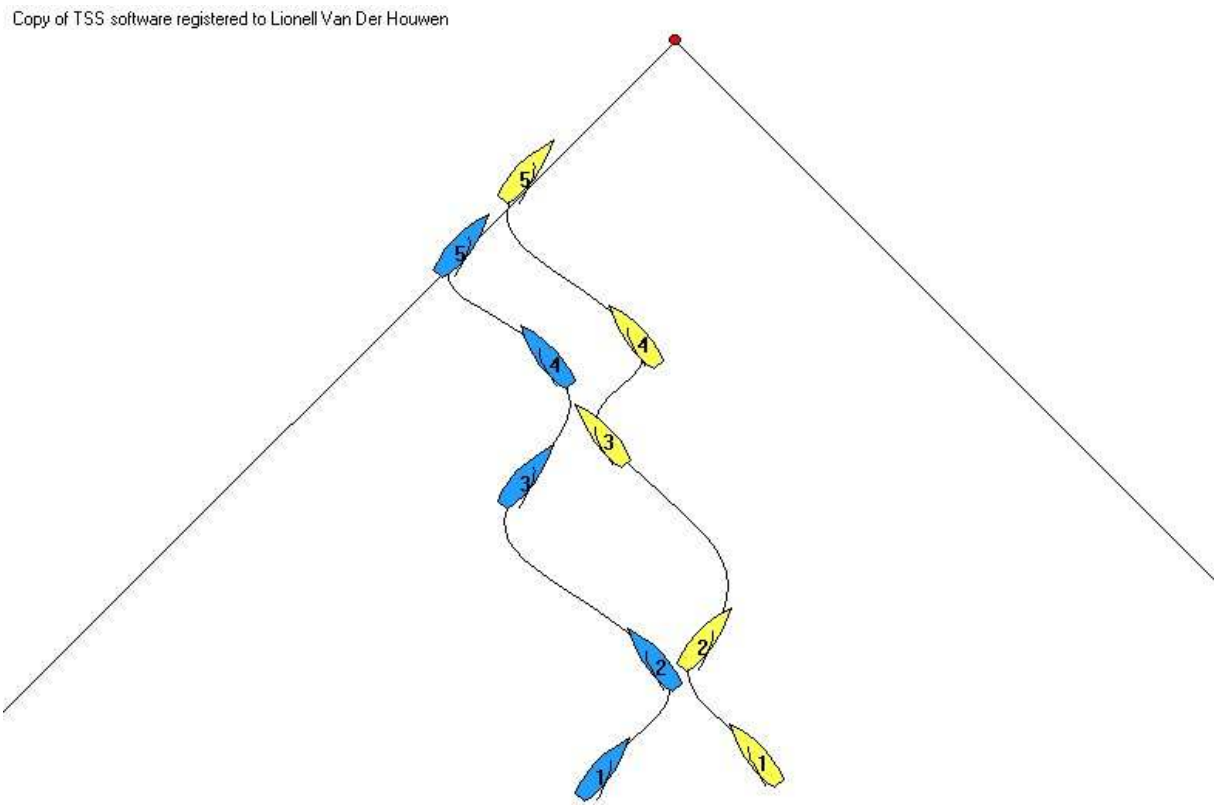
- attention au faux virement
- ne pas suivre avec un décalage de vitesse négatif
- surveiller l'évolution du plan d'eau
- décrocher de préférence en bâbord, afin d'être tribord au croisement suivant

* **Vent évolutif**



Au contact tribord amure

Garder la droite et décaler le jeu à gauche de façon à bloquer B sur la lay line (dans les voiles). Bâbords courts.



Au contact bâbord amure

Deux possibilités
- Reprendre la droite en abattant derrière au croisement . Le tribord ne pourra pas abattre à plus de 90 °
- Garder la gauche (par un virement dessous), en fin de bord cela peut être intéressant car au croisement suivant vous aurez un différentiel de vitesse qui permettra peut être de contourner la chasse de A ! ! ! (si cela ne vous paraît pas évident…. RDV à l'« approche de la marque au vent, intérieur des 2 L, cas 2 »)

Derrière

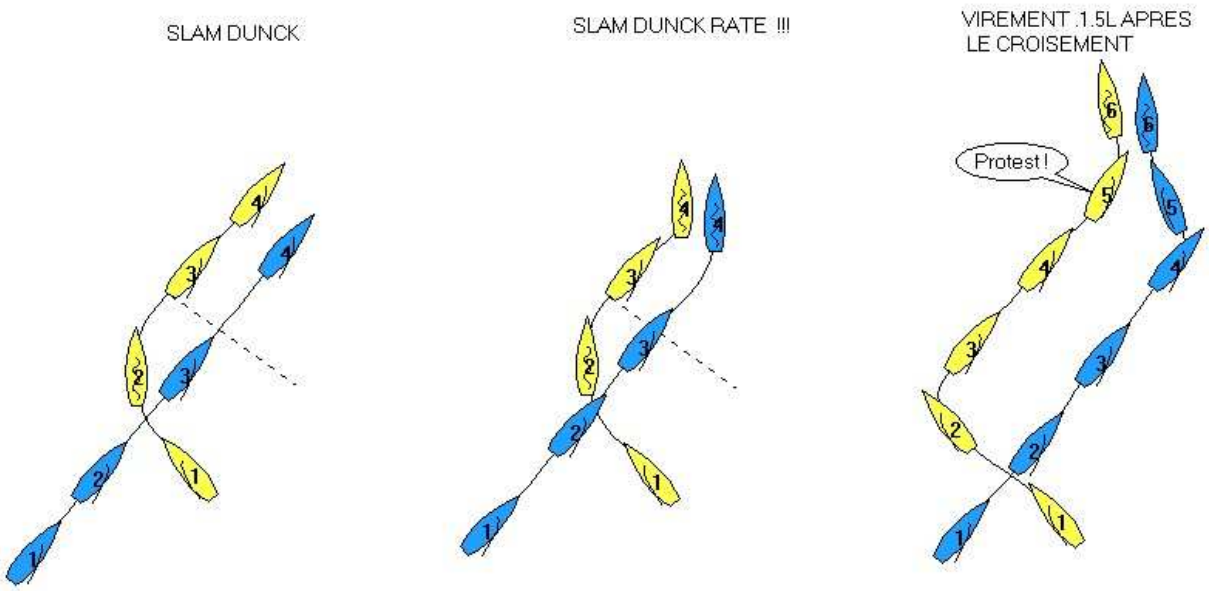
Jouer le vent, rester dans l'axe pour garder le jeu ouvert et ne pas vous faire coincer sur la lay line.
En approche de lay line privilégier le cap de façon à réduire le latéral et donc l'écart en profondeur après le virement, vous serez en position d'attaque au portant .

LES CROISEMENTS

Le slam dunck

Il permet de bloquer l'adversaire sous le vent, sans droit de lof R17.1 et de l'emmener en lay line. Cette manœuvre est difficile à réaliser avec des bateaux sans inertie qui ne permettent pas de monter dans le lit du vent lors du virement afin de finir avec un latéral suffisant pour répondre au lof. On lui préfère un virement une longueur et demi après le croisement, écart qui empêchera l'adversaire de finir son virement ensuite.

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen



Virement dessous

Permet quand les deux bateaux sont au contact de garder son côté.
Attaque : prendre de la vitesse, virer tard, sortir haut.
Défense : prendre de la vitesse, lofer pendant le virement de l'autre bateau de façon à faire du latéral et pouvoir relancer ensuite afin de le couvrir.

Virement devant, virement au vent

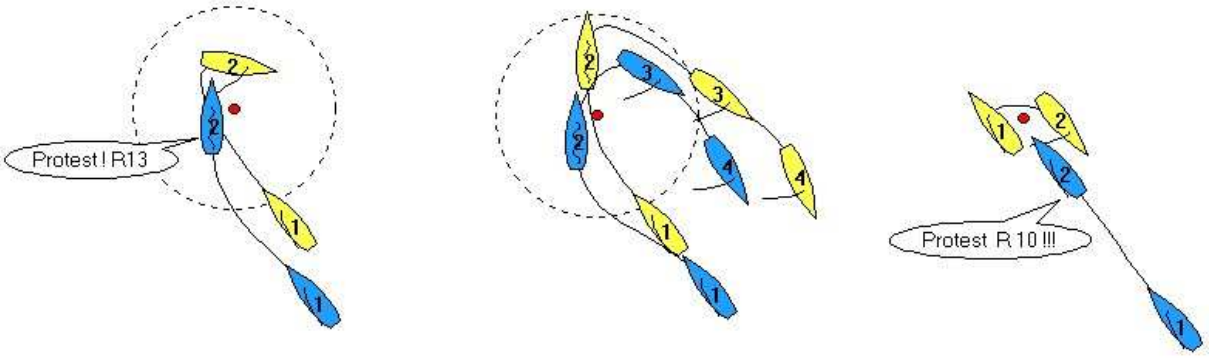
Manœuvre de base permettant de renvoyer l'autre sur le bord opposé. On vire devant dans l'axe si notre avantage est insuffisant pour croiser et virer au vent (dévent le plus efficace) sans s'exposer à un droit de lof (slam dunck).

APPROCHE DE LA BOUEE AU VENT

Sur la même amure

* Bâbord : pas de problèmes particuliers.
* Tribord : A devra fermer la porte en lofant au ras de la bouée car la 18.2b ne lui permet pas de virer, B peut lofer face au vent (rte normale.) .
* Tribord avec une avance importante, attention au croisement au moment de l'envoie du spi R.10.

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen



Sur des amures opposées

extérieur des deux longueurs

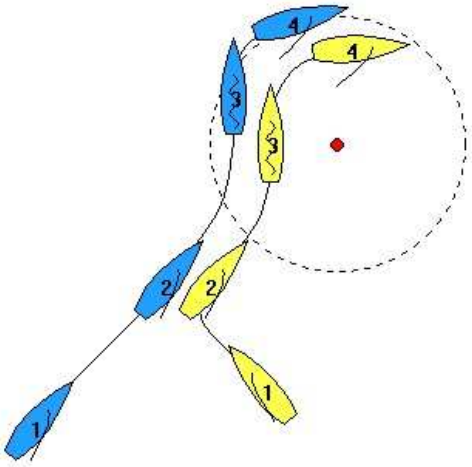
1- S vire devant. Aucun danger dans la mesure où il se présente bien en 18.2b dans la zone des 2 L
2- S vire dessous et lofe pour arrêter P
3- P abat pour passer derrière, c'est fichu…. ! ! Si S chasse en abattant, il sera dans la position du bâbord (P cas 2 intérieur 2 L chapitre suivant) au prochain croisement
4- P croise devant, il prend l'intérieur (Mémento des règles C 2.9), c'est fichu. !!

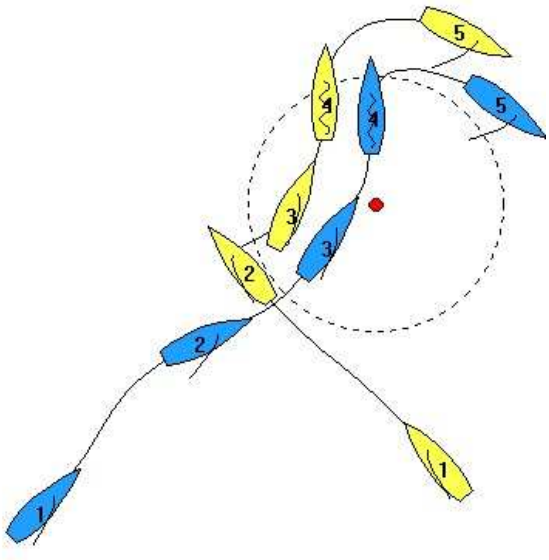
Des points 2 et 3 découle une « règle d'or »

Au vent, en tribord, lay line grasse

.

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen





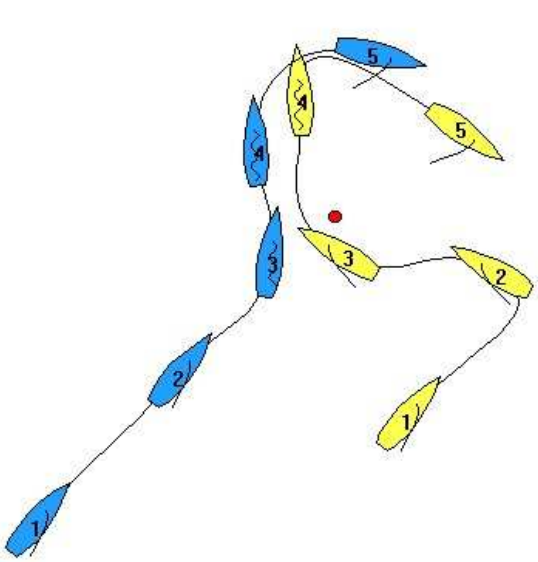
* ***intérieur des deux longueurs*** (sur la lay line)

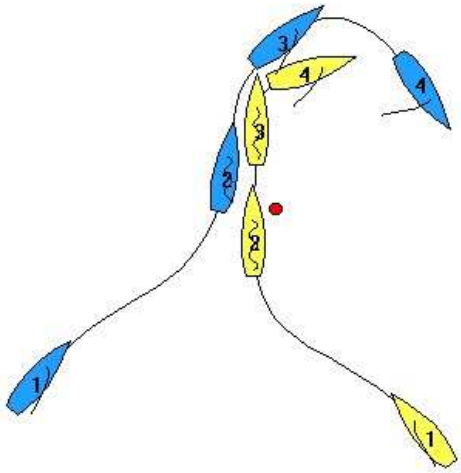
1. S a suffisamment d'avance pour virer devant P, pas de problèmes. Dans le doute, ralentir pour appliquer le cas 2. En effet si vous virez C 2.11 s'applique et on peut parier que vous serez derrière après la marque (voir mémento règles)

2. S a un léger avantage, il chasse P pour le faire virer et casser sa vitesse. D'où l'intérêt pour le bâbord d'être rapide.

3. S est très légèrement en retrait, P devra évaluer s'il peut croiser ou pas R10, sachant que la Route normale de S lui permet de se mettre face au vent.

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen





MANOEUVRE AU VENT

Bare away

Privilégier la vitesse, assiette, réglages.
Gagner en latéral dans la trajectoire (sur l'inertie) après la bouée, puis relofer.
Choquer du génois au pied et bloquer ;
Affaler rapidement le génois pour dégager le haut du spi (ceci ne s'applique pas dans la brise).

Take and hoist

Moins pénalisant que deux virements (une relance en moins)
Si possible, mettre le tangon sous le vent en bâbord. Le pousser sur l'avant après le virement.
Sans tangon, passer le point d'amure devant l'étai avant le virement. A l'envoie le GV fera " bras humain ".

Jibe set

Cette manœuvre n'existe pas en Match race, sauf si le spi a été affalé à gauche .
Préférer un bare away avec empannage à suivre. La trajectoire laisse le temps au spi de s'établir en bâbord avant de déclencher l'empannage. Le GV peut empanner le tangon pendant que le n° 1 affalera son génois.

PORTANT

B est en position de force, c'est lui qui attaque, son arme : le dévent. L'objectif est d'avoir la position intérieure à la marque sous le vent, la R 18.2a obligeant le bateau extérieur à laisser de la place (o+) ou se maintenir à l'écart (o-). (Mémento des règles 18.2a). Ceci est moins net dans la brise, les angles se refermant, le tribord est alors plus important.

Plus de trois longueurs d'écart.

Peu de dévent, jouer les risées et se positionner entre B et la marque. Faire marcher et prier pour que sa drisse de spi se coince à la marque sous le vent …

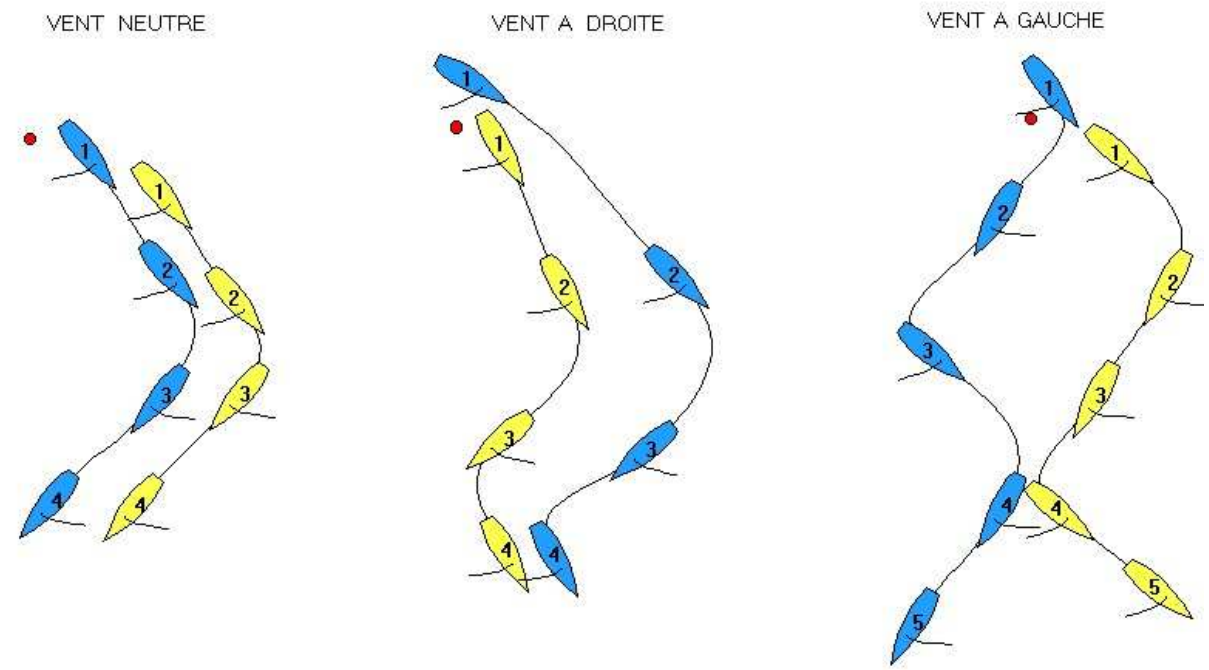
Moins de trois longueurs.

1- *Vent neutre* :
B recherche un gain en latéral de façon à déventer A après le premier empannage.

2- Vent à droit en force ou en direction :
B lofe pour déventer A ou le forcer à empanner . Ainsi il profite du droite et abordera le croisement suivant avec un empannge de moins et en étant recentré sur l'axe .

3- *Vent à gauche en force ou en direction* :
B empanne pour recentrer le jeu sur l'axe, attaquer et profiter du tribord au croisement suivant

Copy of TSS software registered to Lionell Van Der Houwen



MARQUE SOUS LE VENT

Route libre devant 18.2b

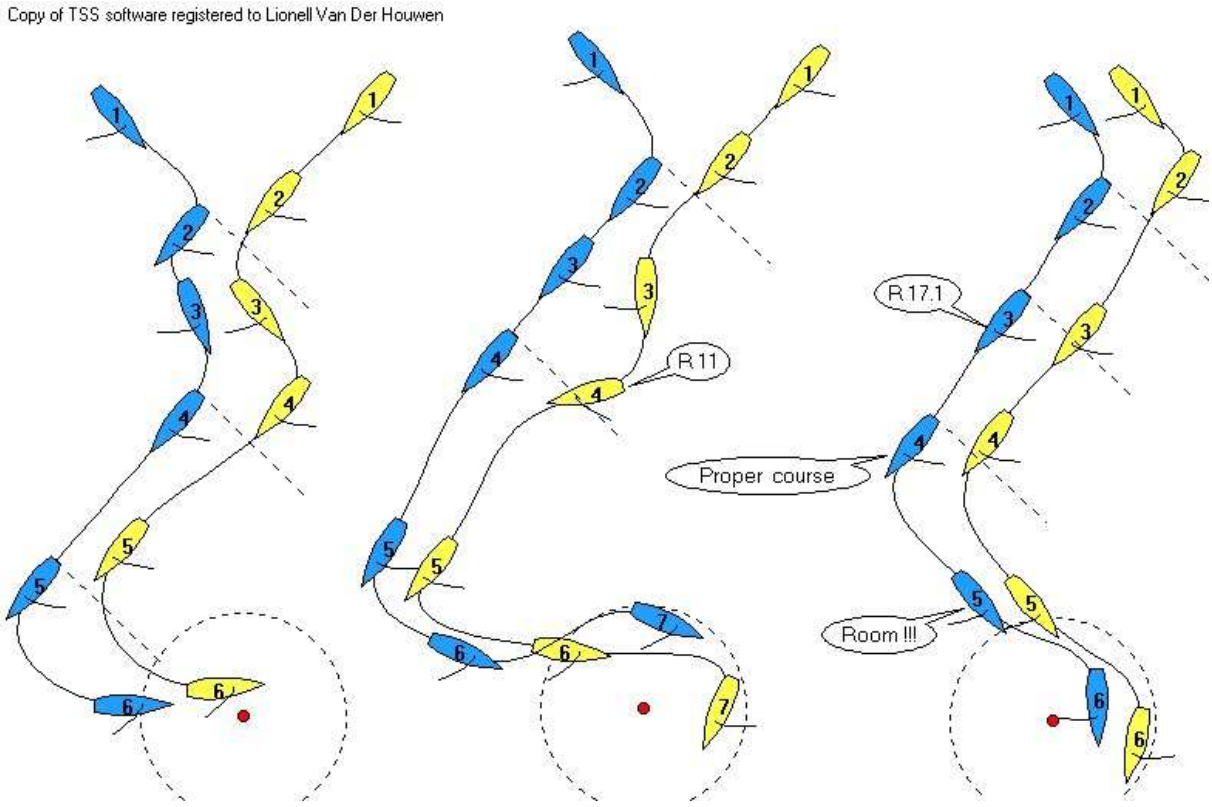
La trajectoire de A est large au début et serrée à la bouée. Nous sommes en tactical rouding, tout est possible (Mémento des Règles), sauf virer de bord.
Après la bouée si B vire, le suivre car A est normalement plus rapide.

Au contact

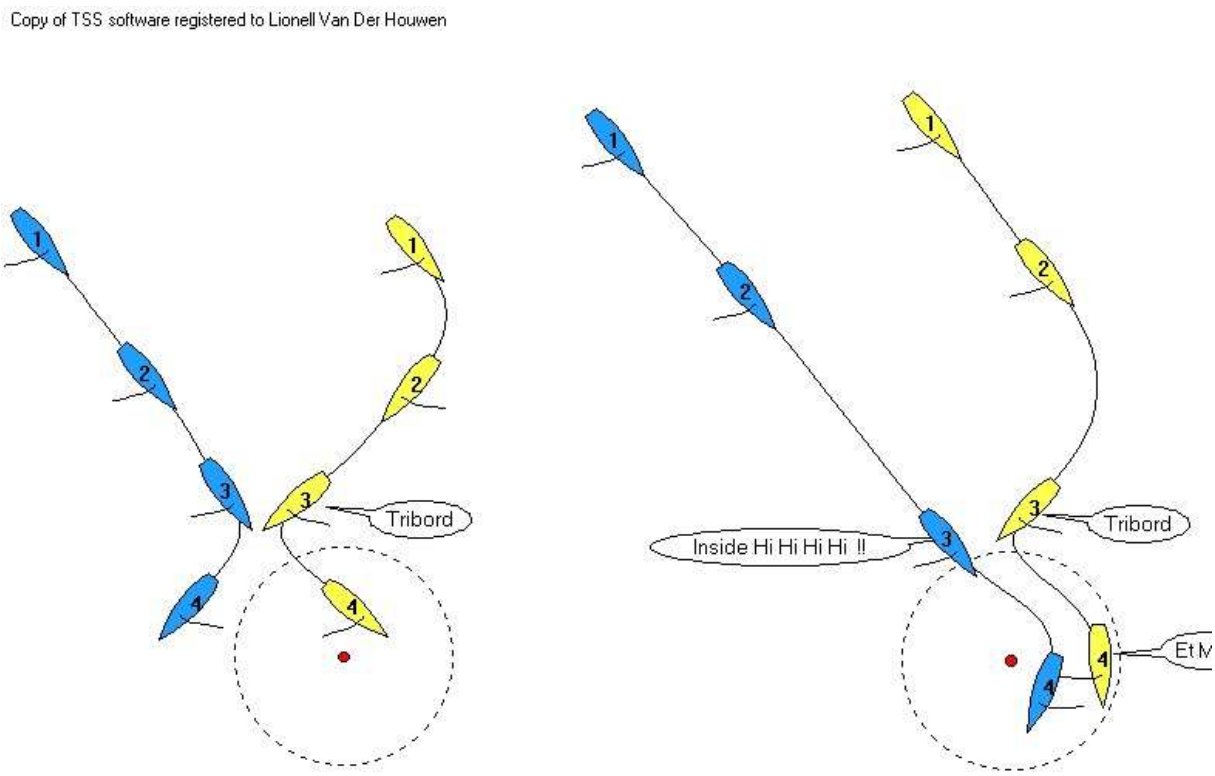
**** en Lay line bâbord*** :
Le bateau bénéficiant du tribord veut décaler le jeu à gauche :

* sans s'engager, ainsi il choisira le moment du retour bâbord vers la bouée
* engagé R 11(double empannage) avec droit de lof, ainsi il choisira ...

Le bateau bâbord, on l'aura deviné, veut engager l'adversaire sous une R 17.1, afin de réclamer sa « propre course » en lay line. Il est alors engagé, A doit se maintenir à l'écart. C'est gagné.
Cette tactique doit être appliquée suffisamment près des 2 L. En effet si le bord bâbord se prolonge, le bateau intérieur se fera déventé et doublé.



**** en Lay line tribord*** :
Bâbord va demander de l'eau, Tribord devra donc arriver à l'extérieur des 2 L de façon à pouvoir faire jouer la R10



MANŒUVRE SOUS LE VENT

C'est la seule manœuvre à risques, d'autant qu'elle se réalise souvent dans la confusion.

Cinq règles d'or limitent les incidents :

N° 1	Se débarrasser du tangon tôt car c'est la source des plus gros ennuis. Solution ultime : le décrocher du mât et le balancer sous le vent *sans choquer la balancine*, peu esthétique mais efficace .
Embraque	Reprendre les écoutes de génois. Dégonfler le spi, d'autant plus que le N° 1 est en retard
GV	Ne jamais larguer la drisse tant que le N°1 n'a pas la main dessus ;
Equipage	C'est le point capital, ***l'équipage se tait***, un seul objectif : sortir à peu près ranger et au rappel Le barreur seul gère les engagements et les protests.

PENALITES

Nous n'abordons que le cas où le bateau de tête a une pénalité.
Derrière avec une pénalité les choses semblent mal engagées, cependant le match n'est fini que quand la ligne est passée. Accrochez-vous, vous ne serez pas les premiers à gagner un match dans ces conditions . L'adversaire peut :
Lire le plan d'eau à l'envers
Avoir des problèmes techniques
Perdre totalement sa concentration, d'autant que vous reviendrez sur lui
Etc….. etc …

Au près

Probablement la pénalité la moins pénalisante. Il faut plus ou moins trois longueurs d'avance. On la réalisera sur la droite de l'adversaire en bâbord, de façon à revenir avec le tribord.

A la bouée au vent

Avec trois longueurs d'avance, cela permet d'attaquer le portant en position de force.
Ne pas oublier de sortir des 2 L avant de commencer
Dans la brise il est beaucoup plus risqué de passer derrière (le dévent est moins efficace)

Au portant

Cette mission si vous l'acceptez … Vous vous souvenez… et bien vous y êtes !
Le but est de se ralentir afin d'engager l'adversaire au vent, de lofer face au vent, passer derrière lui, et s'en retourner vers la ligne en vainqueur.
On peut s'en sortir en prenant la droite. On a alors le tribord à chaque croisement et espérer pousser l'adversaire à gauche et sous la ligne. C'est en revenant au près que l'on répare.
Face à un concurrent s'attachant à réaliser sa mission impossible, laisser le s'agiter, ne vous engager jamais, et ne lâcher pas la droite. Le temps joue pour vous.

Sur la ligne

Faire la pénalité de bâbord en tribord

ARRIVEE

Trouvez le côté favorable de la ligne, ne pas se laisser influencer par les tentatives ultimes de l'adversaire, mais finir sa course en vainqueur, car après tout ceci, vous ne pouvez qu'être en tête ...