

LE MATCH RACING AUJOURD'HUI LES FONDAMENTAUX DU JEU OU COMMENT DEBUTER SUR L'EAU ?

SOMMAIRE

- A - LES DIFFERENTES EPREUVES**
- B – CONDITIONS D'UN NIVEAU MINIMUM DE PRATIQUE**
- C – AGREEMENTS DE CE JEU**
- D – DEFINITION DES FONDAMENTAUX**
 - 1 – LE PARCOURS**
 - 2 – LE DEPART**
 - 3 – LES REGLES**
 - 4 – LES DIFFERENTES MANŒUVRES**
 - 5 – TECHNIQUES DU DEPART**
 - Prise d'information
 - L'entrée de ligne
 - Les croisements
 - Les 7 zones
 - Le circling
 - Le blocage, première clé de verrou
 - Le retour vers la ligne dans la dernière minute, deuxième clé de verrou
 - 6 – LE PRES**
 - Le contrôle au près
 - Les croisements
 - 7 – LE PORTANT**
- E – CONCLUSION**
- F - BIBLIOGRAPHIE**

Cet article se présente sous la forme d'un exposé à présenter à des pratiquants en voile souhaitant s'initier au match racing.

Après quelques généralités, nous vous proposons de jeter les bases réglementaires, techniques et tactiques du jeu. En effet, avant même de se confronter sur l'eau, il est indispensable de connaître les minimums requis et les fondamentaux de ce type de duel.

Dans un intérêt pédagogique, à l'instar de tous les jeux de société, la règle du jeu doit être connue de tous, et dans un intérêt de sécurité, le règlement doit au minimum être connu afin d'éviter quelques dégâts matériels.

A - LES DIFFERENTES EPREUVES

A l'image du yachting, pratique sportive avant la lettre, la compétition en match racing à débutée par la Coupe América en 1851 en Angleterre.

Aujourd'hui, ce type de duel se joue sous toutes les formes, tout en respectant le principe basique de « un gagnant, un perdant ». En France comme à l'étranger, des organisateurs proposent différents formats de course :

- des championnats nationaux avec des phases sélectives de niveau club, départemental, régional, interrégional,
- des épreuves réservées aux jeunes, aux universitaires, aux équipages féminins,
- et des épreuves ouvertes sur invitation des organisateurs.
- Sur le plan international, un circuit professionnel « le Swedich Match Tour » avec une quinzaine d'épreuves, permet de faire monter le niveau des équipages, vivier de la Coupe América. Comme le classement « ATP » du tennis, une « Ranking List » classe l'ensemble des skippers mondiaux.

Le principe de la multiplication des rencontres est rechercher. Aussi, en fonction du nombre de bateaux mis à disposition, du nombre d'équipage, du temps disponible, et de la météo, les équipages sont répartis en une ou plusieurs poules. Les matches se jouent en un ou plusieurs Round Robin, c'est à dire que tout le monde se rencontre en une ou plusieurs fois.

Du simple First Class 8 au gros dériveur, les bateaux utilisés pour ce jeu doivent être le plus identique possible de la coque au gréement en passant par les voiles. Seuls la Coupe América réclament de la part des architectes une recherche continue du bateau optimum tant en restant contraint à une jauge précise.

B - CONDITIONS D'UN NIVEAU MINIMUM DE PRATIQUE

Que l'on aborde le match racing en pratique exclusive ou en complément d'une autre, la spécificité du jeu intéresse un public très large. Ce jeu tactique, technique, et réglementaire permet de développer très rapidement l'ensemble des bases de la course en flotte. Le duel « un contre un » facilite la mise en place de principes tactiques classiques, la taille du parcours, le rapprochement des bateaux favorise le nombre de cas vécus sur l'eau.

Malgré tout, nous attirons l'attention sur les conditions minimums requises pour débiter le match racing :

A - Un vécu de course en flotte en petit habitable niveau A3 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 rapide (problème d'arbitrage et perte d'intérêt tactique). Par exemple, les multicoques par leur perte au virement de bord limite 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.

C - AGREEMENTS DE CE JEU

On perçoit très vite de ce rapport de force Attaquant-Défenseur ;

La confrontation quasi permanente offre un panel très large de situations vécues à un contre un, qui mettent en évidence les bases techniques et tactiques. On s'aperçoit que les règles ISAF sont au service de la tactique. La répétition des manœuvres (virements, empannage, spi, etc...) permet de progresser sur le plan technique très rapidement.

La variété des situations pédagogiques possibles agrmente et facilite l'entraînement. Sollicitant et motivant, ce jeu conserve évidemment tous les aspects classiques de la course en flotte : conduite, réglages, manœuvres, choix tactiques et stratégiques.

D - LES 4 GRANDS STADES DE PRATIQUE

L'expérience nous a amené à définir au moins 4 niveaux de comportements d'équipage. Loin de vouloir se cantonner dans l'une de ces caractéristiques, celles-ci seraient plutôt un guide sur lequel l'équipage doit se baser pour construire sa navigation. En effet, 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 savoirs-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.

Aussi bien dans la progression d'un équipage que lors des situations vécues, les quatre niveaux de comportement d'équipage reflètent quatre types d'intention.

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.

E - DEFINITION DES FONDAMENTAUX

Un minimum du contenu de la règle du jeu et des techniques spécifiques au Match-Racing doit évidemment être présentés.

1 - LE PARCOURS :

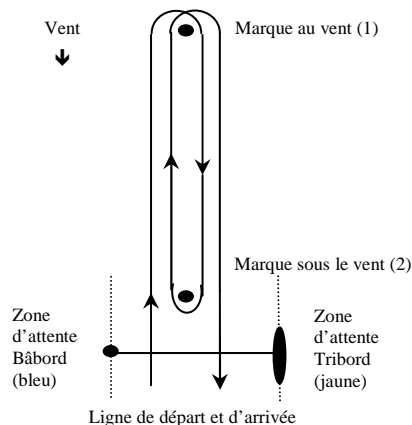
Le parcours est simplifié sur une banane en 2 près et 2 vent arrière, avec la ligne de départ et d'arrivée commune décalée sous le vent. Toutes les bouées doivent être laissées sur tribord justifié par deux intérêts que nous étudierons sur le chapitre du portant à la fin de ce document.

La longueur du parcours est adaptée pour un temps d'environ 20 minutes, donnant un temps de 5 minutes par bord.

On comprend que la phase de départ est fondamentale dans un match à deux. En effet, la première prise d'avantage peut être déterminante et le départ est à l'évidence la première occasion de prendre un avantage sur l'adversaire.



dessin parcours



2 - LE DEPART :

Selon la grille de départ mise à disposition des équipages, chaque bateau se voit attribuer une extrémité d'entrée. Cette grille s'appelle souvent la « Pairing List ». Le bateau A à gauche se voit attribué le pavillon d'identification Bleu (Bâbord, Bouée, Bleu) contre le B à droite en jaune.

Ces couleurs permettent à chacun, arbitres, comité, coureurs, d'identifier aisément les équipages tout au long du match.

L'originalité de cette phase de départ réside que l'objectif n'est plus forcément de partir au top départ, mais plutôt devant l'adversaire puisqu'il n'y a pas de temps limite pour partir

Les signaux de départ sont les suivants :

Temps en minutes	Signal visuel	Signal sonore	Signification
7	Envoi du pavillon F	Un	Attention
6	Amenée du pavillon F	Aucun	
5	Envoi de la flamme numérique *	Un	Signal d'avertissement
4	Envoi du pavillon P	Un	Signal préparatoire
2	Envoi du pavillon bleu, jaune, ou les deux **	Un **	Fin de la période pré-départ d'entrée
0	Amenée des signaux d'avertissement et préparatoire	Un	Signal de départ

Nota :

* dans une séquence, flamme numérique 1 signifie match 1, flamme 2 signifie match 2 etc.

** ces signaux doivent être fait seulement si un ou les deux bateaux ne sont pas rentré correctement, c'est à dire de la partie au vent de la ligne vers sous le vent dans cette période de 2 minutes.

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

3 - LES REGLES :

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 ISAF). La différence réside avant tout dans l'utilisation que l'on en fait. En général, ces règles servent à éviter des problèmes de priorité entre les bateaux.

Dans le cas du Match-Racing, au contraire, 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.

L'arbitrage en Match-Racing s'effectue en jugement direct par des Umpires (arbitres). Les concurrents peuvent réclamer en montrant un pavillon « Y » au moment de l'incident. Les arbitres peuvent, s'ils le jugent nécessaire, infliger une ou plusieurs pénalités à un ou aux deux concurrents.

Les pénalités peuvent être immédiates ou différées (voir annexe C des règles ISAF).

Les pénalités différées sont préférables à utiliser car elles évitent de « tuer » le match éventuellement dès le départ. Dans ce cas, un concurrent qui a une pénalité durant la phase de pré-départ ou durant le match, doit la faire avant de franchir la ligne d'arrivée. Lorsqu'il en a deux, il doit en effectuer une immédiatement.

Si le concurrent choisit de réparer sur la section de près, la pénalité consiste à faire un empannage et reprendre une route au plus près. Sur la section de portant, une pénalité consiste

à faire un virement de bord reprendre une route au portant. Il est interdit d'effectuer une pénalité dans la zone des deux longueurs autour de la marque au vent et sous le vent. Si les deux bateaux ont chacun une pénalité, elles s'annulent.

Cette gestion des pénalités à effectuer devient une carte à jouer supplémentaire, afin de perdre un minimum de terrain sur l'adversaire, voir si possible, lui donner une pénalité.

L'ensemble minimum des règles à connaître pour débiter se résume ainsi :

Tout d'abord 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.

Les 3 règles de bases **10**, **11**, et **12** connues de chacun, doivent être surtout maîtrisées en situation directe 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.

Numéros de règles	Bateau prioritaire	Bateau non-prioritaire
Règles 10	Tribord amure	Bâbord amure
Règles 11	Sous le vent	Au vent
Règles 12	Devant	Derrière

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. Durant toute cette phase, le bateau est non-prioritaire.

La règle **15**, dite de transition, est très intéressante car elle donne une notion de temps 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, ce dernier devant toujours se maintenir à l'écart.

La règle **17** est très utilisée en Match-Racing car elle ouvre beaucoup de possibilités d'attaque ou défense. Elle précise les contraintes à rester ou non sur sa Route Normale. La question à se poser est la suivante : Est-ce que cet engagement est du type ; un bateau *derrière* qui devient un bateau *sous le vent* dans les 2 longueurs du bateau *au vent* ?

Si la réponse est positive, et un seul cas est possible, le bateau sous le vent doit rester sur sa Route Normale.

Si la réponse est négative (donc, tous les autres cas possibles), le bateau sous le vent n'est pas soumis à cette limite.

La Route Normale peut se résumer à une notion de course contre la montre. On ne considère pas la route la plus courte, mais la plus rapide pour un bateau seul. Nota, cette Route Normale ne s'applique qu'à partir du signal de départ.

La règle **18** concerne toutes les situations classiques de contournement de bouée avec les spécificités du départ et du parcours à laisser sur tribord. Une petite modification de cette

règle par l'annexe C sur le contournement de la bouée au vent, autorise des situations plus conflictuelles qu'en flotte.

Enfin, l'annexe C précise qu'il est interdit de gêner un concurrent qui navigue sur une autre section de parcours.

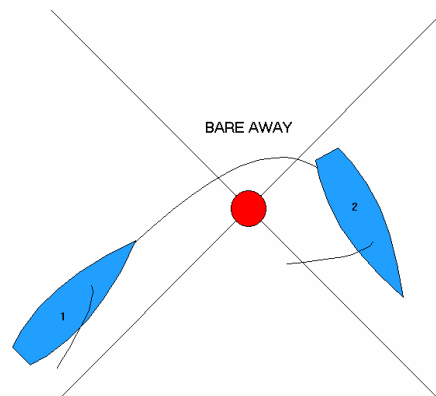
Armée de la maîtrise de ces bases et des principes du système de pénalités, les coureurs peuvent commencer à en découdre sur l'eau.

4 - RAPPEL SUR LES DIFFERENTES MANŒUVRES

Les manœuvres aux bouées se succédant toutes les 5 minutes, un des objectifs sera d'affaler autant que possible le spi sur le côté tribord, afin qu'il puisse se hisser facilement sous le vent à la prochaine bouée au vent.

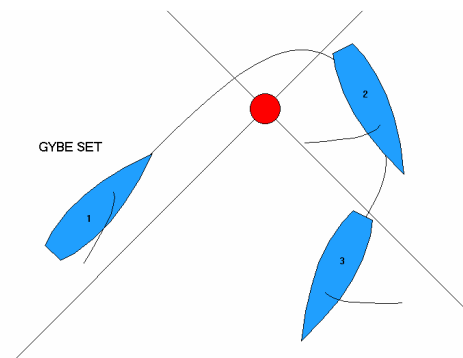
- le Bare Away :

Approche en lay-line bâbord amure
Abattre et hisser spi.



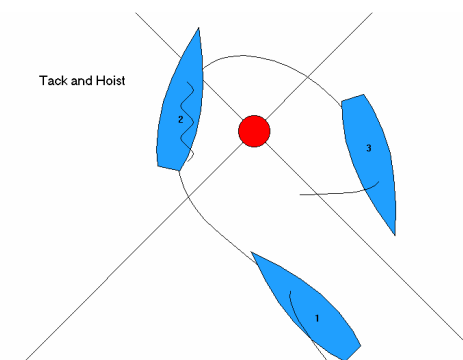
- le Gybe Set :

Approche en lay-line bâbord amure.
Abattre, empanner et hisser spi.



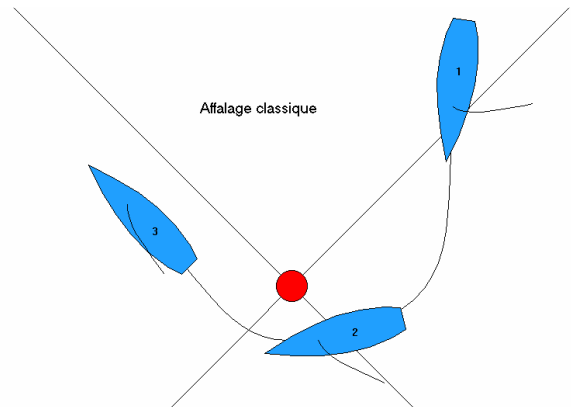
- le tack and hoist :

Approche en lay-line tribord amure.
Virer, abattre et hisser spi.



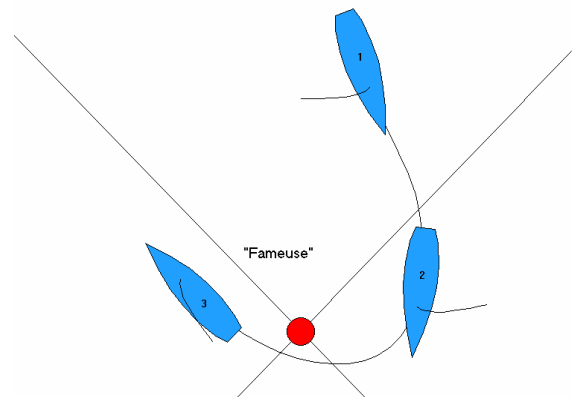
- Affalage classique :

Approche en lay-line vent arrière tribord amure.
Affalage spi à tribord, et lofer.



- Affalage dit « Fameuse » :

Approche en lay line vent arrière bâbord amure.
Affalage spi à tribord en empannant, et lofer.



Dans ces deux cas, la mise à plat du tangon sur le pont avant l'affalage du tissu facilite la manœuvre.

- Affalage sur largue serré en tribord ou bâbord amure : la question à résoudre est de savoir affaler avec le tangon en place au niveau de l'étai. En approche tribord amure, dans du vent fort, l'affalage ne pourra se faire que sur le côté sous le vent, donc bâbord.

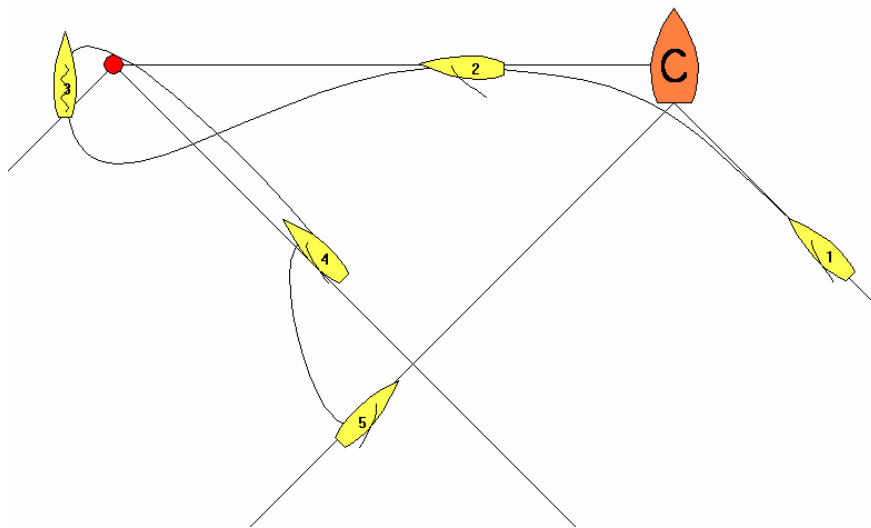
5 – TECHNIQUE DU DEPART

Sans oublier les bases de la course en flotte, il est bon de systématiser les prises d'informations nécessaires à l'élaboration de la tactique et stratégie.

Prise d'informations :

Position 1	Lay line au comité en tribord et prise de timing
Position 2	Ligne : repère à terre et longueur en temps
Position 3	Définir le côté favorable de la ligne, le décalage éventuel du vent par rapport à l'axe du parcours, et choisir le côté du plan d'eau s'il y a lieu.
Position 4	Lay line à la bouée
Position 5	Lay line au comité en bâbord

schéma 1



l'entrée de ligne

Nous avons vu plus haut que chaque bateau se voit attribuer une extrémité d'entrée. Les deux bateaux doivent rentrer dans la zone de pré-départ entre les 4 minutes et les 2 minutes précédant leur départ.

Les bateaux doivent rentrer respectivement chacun de leur côté (perpendiculaire à la ligne), puis vers la zone sous le vent de la ligne de départ.

Deux éléments sont très importants car il vont conditionner le premier croisement (voir plus loin sur « les croisements »).

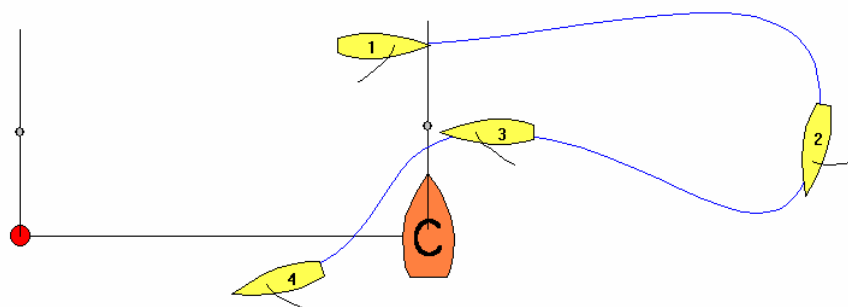
- Le timing d'entrée

Il n'est pas capital de rentrer à la seconde près. Il est même prudent de se garder une marge de deux ou trois secondes environ. Toutefois, plus la ligne sera courte, plus il sera dangereux d'être en retard car l'adversaire peut vous empêcher de rentrer correctement.

Les positions suivantes permettent d'ajuster ce timing.

Positionnement	Temps
Position 1	à 5 minutes
Position 2	à 4'30 minutes
Position 3	à 4 minutes
Position 4	de - 4 mn à - 2 mn

schéma 2



Un passage prématuré à la perpendiculaire du comité ou de la bouée entraîne une pénalité. De même façon, un coup de sifflet des arbitres accompagné de votre pavillon de couleur signifie que vous n'êtes pas rentré dans la ligne de la section au vent à sous le vent.

– *l'orientation de la ligne de départ*

c'est un paramètre qui doit rester à l'esprit de l'équipage.

- Une ligne neutre donnera pour un même timing d'entrée et des vitesses à peu près équivalentes, un premier croisement vers le milieu de la ligne.
- Une ligne tribord donnera un avantage en gain sous le vent et en vitesse au bateau entré à la bouée.
- Une ligne bâbord donnera un avantage identique pour le bateau entré au comité.

Les croisements

Selon les deux éléments qui vont conditionner le premier croisement, on peut définir en gros deux types de croisement :

- Croisement à égalité :

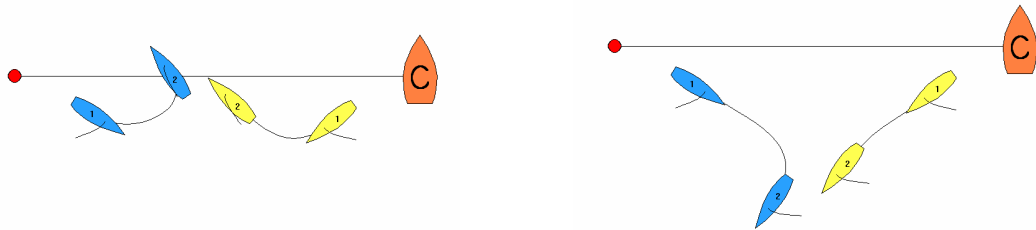
le bateau bleu (bâbord) a l'obligation de s'écarter du bateau jaune (tribord) dès qu'il y a établissement d'une route de collision.

Le bateau jaune peut modifier sa route pour forcer bleu à s'écarter et prendre l'avantage sur lui. Néanmoins, le bateau jaune a l'obligation de laisser de la place au bateau non prioritaire pour s'écarter, et d'éviter le contact (règles 16 et 14).

Deux possibilités sont alors possibles pour le bleu :

- s'écarter en lofant et en virant (schéma 3)
- s'écarter en abattant et en empannant (schéma 4)

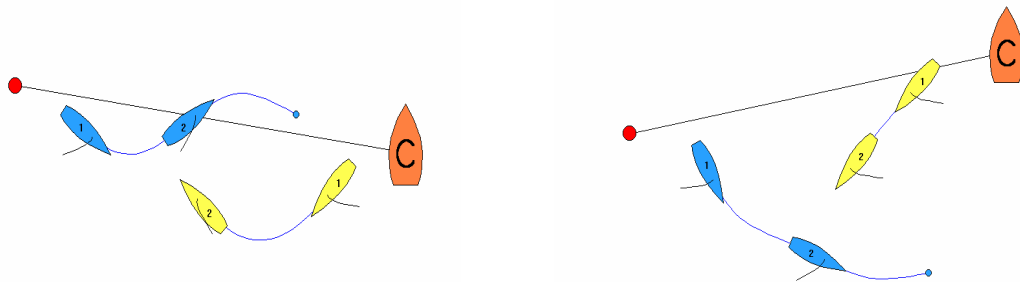
schéma 3 *schéma 4*



- Croisement du bateau bleu devant le bateau jaune :

Le bateau bleu peut dans certaines situations croiser devant, au vent ou sous le vent du jaune. Intérêt et objectif : prendre la droite par rapport à l'adversaire pour revenir en tribord amure.

schéma 5 *schéma 6*

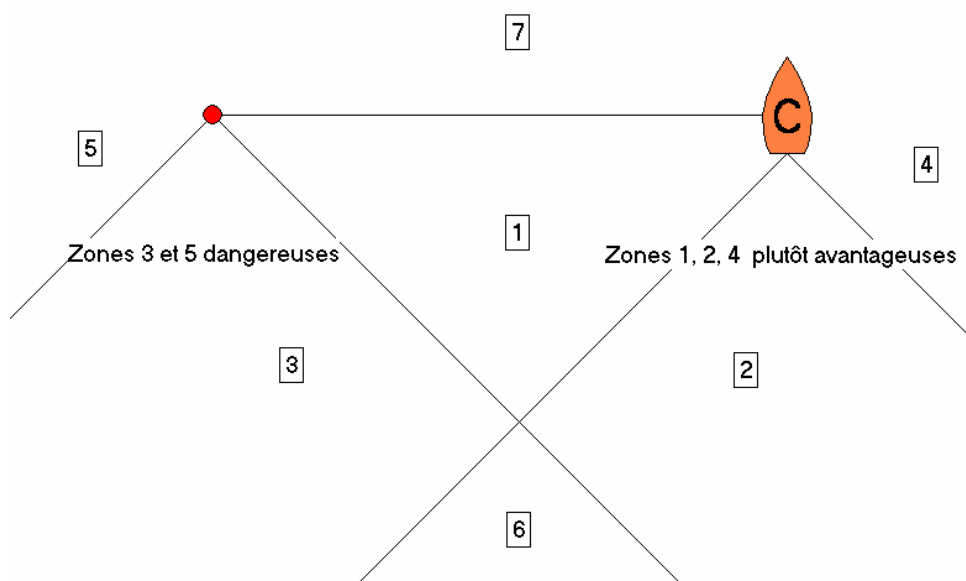


les 7 zones

A l'image des lignes blanches sur un terrain de sport collectif délimitant des zones donnant des droits et des devoirs, les 4 lay lines sur la ligne de départ déterminent des zones dans lesquelles sont prédéterminées des positions d'attaque-défense.

Deux problèmes se présentent : Premièrement, la peinture blanche se dilue dans l'eau ! Autrement dit comment les repérer ? Deuxièmement, ces lay lines subissent des modifications en fonction de la direction du vent, de la force du vent modifiant l'angle de remontée au près des bateaux, et du courant.

A partir de ces 4 lay lines, nous pouvons définir 7 zones d'évolution. *Schéma 7*



zone 1 : appelée le « V », cette (relativement petite) permet toutes les évolutions et offre l'atout de la sécurité. Si vous êtes en difficulté dans cette zone, vous pouvez toujours ralentir ou vous arrêter sur un bord pour gagner du temps et partir au timing.

Zone 2 : le départ en tribord y est possible. C'est une zone de défense en cas de chasse car vous pouvez revenir en tribord et prendre le départ. Dans cette zone, le blocage tribord est inutile.

Zone 3 : obligation de partir en bâbord. Toute situation de blocage en tribord peut devenir désastreuse. Ce blocage tribord si il est maintenu jusqu'au départ peut donner un avantage important.

Zone 4 : vous ne pouvez plus prendre le départ sans abattre en dessous du près. Attention au blocage par l'adversaire sous le vent.

Zone 5 : la zone « rouge ». le blocage tribord est encore plus intéressant et il est difficile d'en sortir. En position bloquée, il faut réagir dès que possible (arrêt du bateau, marche arrière...)

Zone 6 : zone sous le vent de la ligne, vous ne pouvez plus partir sans virer de bord. Si l'adversaire se situe entre vous et la ligne, donc au vent, il va chercher à vous empêcher de revenir vers la ligne. La course est déjà partie...

Zone 7 : positions inverse à la zone 6 à rechercher. Si votre adversaire se situe sous votre vent, il peut vous maintenir loin de la ligne et revenir devant pour prendre le départ.

Le circling

Pourquoi le circling ?

Cet ensemble de manœuvres (succession de virements et d'empannages) spécifiques au départ en match racing offre plusieurs intérêts :

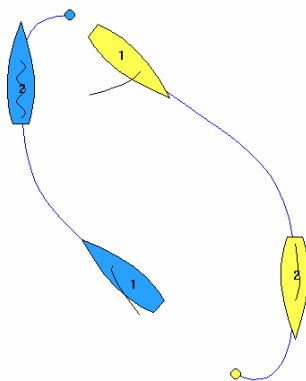
- gagner du temps jusqu'à la dernière minute.
- rester dans les zones favorables (zone 1, 2, 4).
- chercher à prendre l'avantage sur l'adversaire en allant plus vite que lui dans les cercles pour se rapprocher afin d'anticiper ou brusquer une manœuvre afin de rentrer à l'intérieur de son cercle et arriver jusqu'au **blocage**, que nous aborderons juste après.

Une des bases du circling est de rester en position d'équilibre. Les 2 bateaux cerclant dans le même sens, il n'y a aucun risque à virer de bord en bâbord amure avant l'empannage en tribord amure de l'adversaire.

Comme souvent à ce type de jeu, l'application de règles simples à garder en mémoire évite de tomber sous le contrôle de l'adversaire. Pour le circling, 5 grands principes s'appliquent :

- 1- cercler plutôt dans le sens aiguille d'une montre. La phase de relance en bâbord amure se fait ainsi non déventée au vent de l'adversaire.
- 2- conserver une vitesse au moins égale à l'adversaire.
- 3- relancer et s'éloigner en bâbord à chaque fois qu'il y a un déficit de vitesse.
- 4- ne jamais naviguer en tribord amure à gauche de l'adversaire. L'adversaire pourrait facilement se positionner en contrôle arrière pour vous empêcher de revenir vers la ligne.
- 5- ne jamais rallonger un bord en lofant. Comme au point 4, cela permettrait à l'adversaire des prises de contrôle derrière ou sous le vent. (à éviter plus en tribord qu'en bâbord)

schéma 8



le blocage, première clé de verrou

Vous avez réussi à rentrer à l'intérieur du cercle de l'adversaire et à vous en rapprocher en position de contrôle de base, c'est à dire **derrière**. Bravo.

L'objectif du blocage consiste à pousser l'adversaire en dehors de la zone de départ afin de prendre un meilleur départ que lui.

Les principes et les applications sont plus subtils tel le jeu du chat et la souris :

A partir de cette position « derrière », il s'agit d'évoluer de façon à bloquer toute tentative de virements ou d'empannages de l'adversaire.

De la même façon, on énonce le principe évident de rester entre l'adversaire et la ligne.

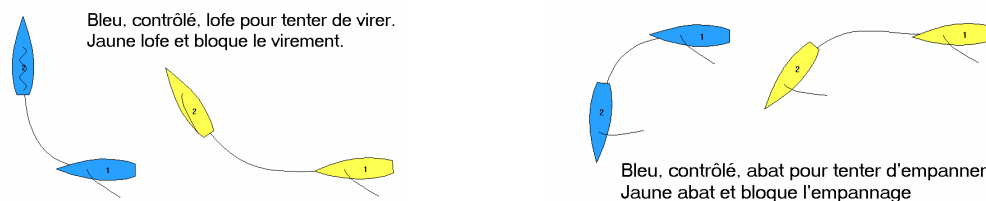
Le blocage en tribord amure est idéal car plus facile. La distance de contrôle est lâche d'environ 2 longueurs.

Nous abordons là, la première clé de verrou essentiel du départ en match race. Tant qu'il n'est pas « l'heure de partir », toute position en « bleu » à gauche de l'adversaire, c'est à dire bloquée en tribord amure, vous emmènera progressivement vers la gauche en dehors de la ligne. De fait, tôt ou tard, vous devrez revenir vers la ligne, mais en bâbord !! Bonne chance !!!

Immédiatement, il faudra trouver des solutions pour sortir de ce piège **en variant les angles et les vitesses entre les bateaux** : lofer, abattre, s'arrêter, marche arrière, varier le rythme...

Un seul objectif doit guider vos actions. Comment « reprendre la droite » de l'adversaire ?

Contrôle tribord amure : environ 2 longueurs *schéma 9 et 10*



Le blocage en bâbord amure est beaucoup plus délicat car l'adversaire peut facilement obtenir la priorité en se mettant tribord amure. La distance de contrôle est serré à ½ longueur.

Contrôle en bâbord amure : environ ½ longueur *schéma 11 et 12*



Le retour vers la ligne dans la dernière minute, deuxième clé de verrou

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**.

Appelé **l'art** du match racing, cette **gestion du temps est la deuxième clé de verrou décisive du départ en match race**.

Pendant les circlings, quand doit-on en sortir pour revenir vers la ligne ?

Autrement dit, comment passer d'une position de contrôle arrière de blocage, à une position bien sûr, devant l'adversaire.

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

Vous comprendrez dès lors que l'on doit gérer systématiquement des positions dans lesquelles il faut « perdre du temps ». Dans le cas inverse, cela veut dire que vous êtes en retard car la course est déjà partie puisque l'adversaire à priori est déjà devant vous.

Le jeu consiste à créer des décalages d'angles et de vitesses entre les bateaux, Vous découvrirez très vite que cela réclame un savoir faire nécessitant des heures d'entraînements...

Due à la forte sollicitation psychologique induit par ce type de duel, il est bon de vous rappeler que :

Avant d'entrer dans l'arène, vous devez avoir en tête,

- 1- Un projet à défendre ou à imposer (carte en main).
- 2- Les points essentiels à sauver si le combat devient difficile.

Pendant le combat, vous devez deviner,

- 1- le projet tactique de votre adversaire.
- 2- la manœuvre qu'il va effectuer dans l'instant suivant.

6 - LE PRES

Aller vite est un des principes que tout équipage doit avoir à l'esprit. Rechercher constamment les facteurs qui nous permettent de trouver le meilleur compromis cap-vitesse par rapport aux conditions de vent et de mer est donc primordial. « la vitesse rendra toujours intelligent »

D'autre part, les aspects tactiques et stratégiques rentrent en compte comme dans toute régates. Il est important d'avoir une stratégie par rapport aux éléments et aux meilleurs bords à tirer, mais attention à ne pas oublier l'adversaire.

De façon générale, lorsque le doute intervient dans la stratégie, il faut chercher à prendre la droite par rapport à l'adversaire, ce qui permet de revenir en position d'attaque (tribord amure) au prochain croisement.

Nous n'allons pas détailler la tactique comme nous venons de le faire pour le départ. Nous allons énoncer des principes de bases, encore une fois, afin d'éviter de grossières erreurs. Dans des situations apparemment complexes, vous vous appuyerez sur ces schémas basiques, que l'on pourrait appeler les fondamentaux.

Le contrôle au près

Contrôle avec beaucoup d'écart.

Lorsque vous êtes **devant**, il faut toujours rester entre l'adversaire et la bouée. Dans le cas d'une rotation de vent ou autre phénomène, cela permet de minimiser les risques. Il vaut mieux perdre une longueur sur l'adversaire que de le voir passer devant.

Lorsque vous êtes **derrière**, vous devez attaquer plutôt sur l'axe du parcours pour essayer de décroiser (amure différente) avec l'adversaire et éviter d'arriver rapidement en lay line. Les solutions passent par l'enchaînement de virements de bords en variant le rythme, par des fausses manœuvres, par une meilleure exploitation des bascules...

Contrôle avec une longueur d'écart. Voir schéma 13.

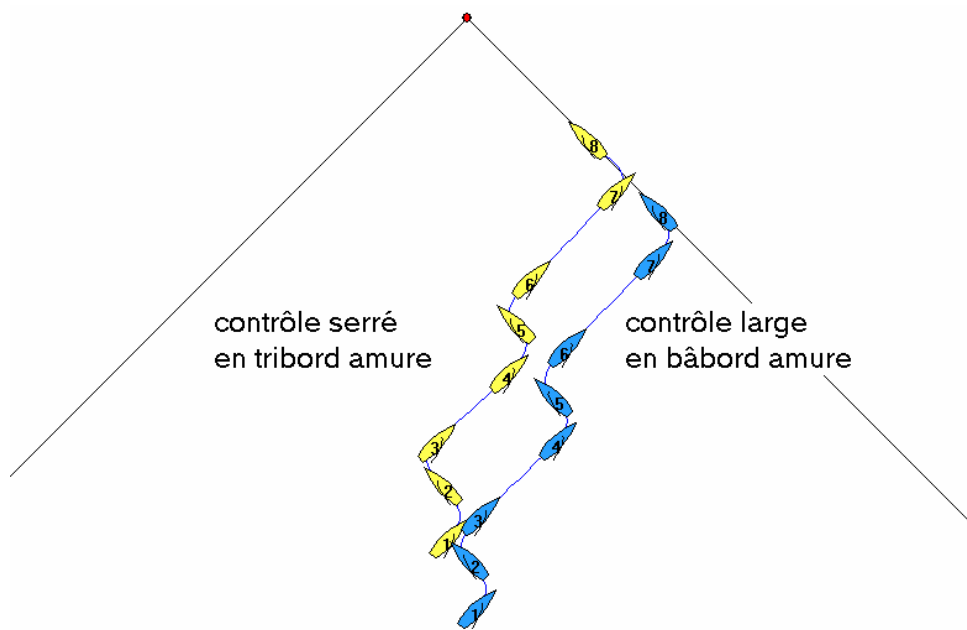
Lorsqu'une longueur sépare les deux bateaux, deux types de contrôle rentrent en jeu :

- le **contrôle serré** permet de gêner l'adversaire en le mettant dans votre dévent, l'obligeant à virer et à retourner vers l'autre partie du plan d'eau.

Sur le schéma 13, contrôle serré en tribord amure.

- le **contrôle large** permet de naviguer toujours entre l'adversaire et la bouée. Moins déventé, l'adversaire sera tenté de prolonger ce bord. A vous de choisir ce bord qui vous emmènera progressivement vers le côté jugé moins favorable. Arrivé sur la lay line, il perdra un maximum de terrain par votre contrôle serré et se retrouvera sans issue, puisque ce dernier bord est obligatoire vers la bouée.

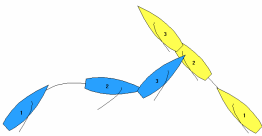
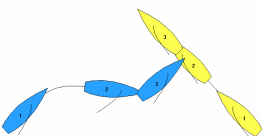
Sur le schéma 13, contrôle large en bâbord amure.

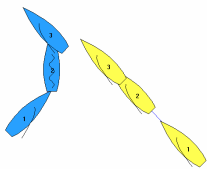
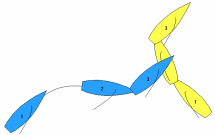


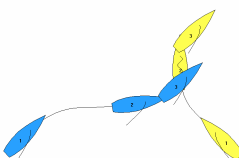
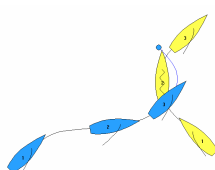
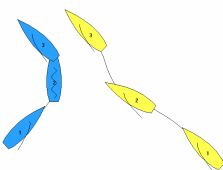
Les croisements

Vous allez découvrir les multiples situations de croisements suscitant des fortes émotions. A ce stade, nous chercherez à objectiver le type de croisement (notion de gain au vent respectif) qui se présente, et en fonction de la tactique souhaitée, vous adapterez votre croisement ou votre virement sur l'adversaire.

Voici quelques exemples :

Type de croisement en bâbord amure	Réponses possibles	 schémas
Croisement à égalité	Savoir croiser derrière un bateau tribord amure pour tenter de lui prendre la droite.	Schéma 14 
Croisement plutôt devant	savoir virer en position favorable sous le vent en tribord amure car abattre derrière lui vous ferait	Schéma 15

	perdre trop de terrain.	
Croisement plutôt derrière	Attention à ne pas vous retrouver coincé en bâbord amure, sans possibilité de revirer en tribord	Schéma 16 

Type de croisement en tribord amure	Réponses possibles	schémas
Croisement à égalité	Chercher à faire virer l'adversaire plus tôt en abattant légèrement avant ou virer en « slam dunk » Blocage en bâbord amure. Difficile à réaliser	Schéma 17 
Croisement plutôt devant	Savoir virer en « slam dunk ».	schéma 18 
Croisement plutôt derrière	Chercher à abattre légèrement avant le croisement pour faire virer l'adversaire plus tôt	schéma 19 

7 - LE PORTANT

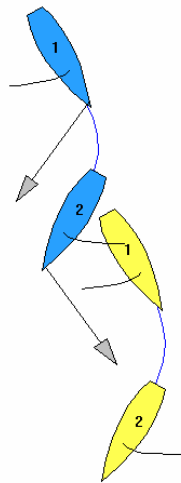
Si le près permet au premier de marquer son avantage en déventant son adversaire (marquage serré), le portant permet au poursuivant de gêner le leader en le déventant.

On peut alors se poser la question suivante : **comment rester entre l'adversaire et la bouée sans se faire déventer ?**

Ainsi, le portant réclame de la part de l'équipage d'autant plus d'attention car les variations d'angles et de vitesse entre les bateaux peuvent varier considérablement. De plus l'arrivée s'effectue sur le deuxième vent arrière.

En terme de marquage, 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

Dessin 20



Nous avons déjà dit qu'une des raisons pour lesquelles on laisse les bouées à tribord en match racing était de compliquer la tâche du contrôle au vent arrière. Un choix s'impose entre prendre l'intérieur ou garder l'avantage de l'attaque en tribord amure.

Le choix de l'intérieur en arrivant à la marque sous le vent est à rechercher pour prendre l'avantage lors de l'enroulement de la bouée. Néanmoins, cette manœuvre est à faire en approche de la bouée pour utiliser la règle 18 (bateau intérieur) car avant, l'adversaire peut venir vous chercher en tribord amure.

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...

E – CONCLUSION

Ce document devrait vous permettre de vous donner les bases nécessaires pour aborder ce jeu avec un minimum de sérénité et d'objectifs à atteindre. L'expérience, l'analyse de chaque nouvelle situation vécue enrichira votre potentiel technique, tactique et réglementaire, que vous deveniez un match racer professionnel ou simplement occasionnel. Dans ce dernier cas en course en flotte, vous gagnerez en aisance de navigation à faire pâlir vos anciens adversaires...

F – BIBLIOGRAPHIE

- Le match racing : Thierry Poirey ENV dernière version janvier 2000
- L'entraînement en match racing : Mémoire dossier D BEES 2 ème degré Pierre Alexis Ponsot octobre 1999
- Memento du match racing : Lionell Van Der Houven CREPS Antibes 2000
- Règles de course à la voile : Bernadette Delbart FFV édition décembre 2001
- Match racing : Documents FFV Marc Bouet site internet FFV
- Vidéo : le départ en match racing ENV Thierry Poirey 1994
- Service documentation ENV