

LE MATCH RACING AUJOURD'HUI
LES FONDAMENTAUX DU JEU POUR
LE MATCH RACER, L'UMPIRE, LE CC



Thierry Poirey 2025

PRESENTATION

- LES BASES DU COUREUR pour mieux arbitrer
 - 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 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.

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 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. (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 WS 2025-2028). 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.
- Voir les pénalités (diapo fin document)

Résumé des règles essentielles avec modifications Annexe C 2025-2028

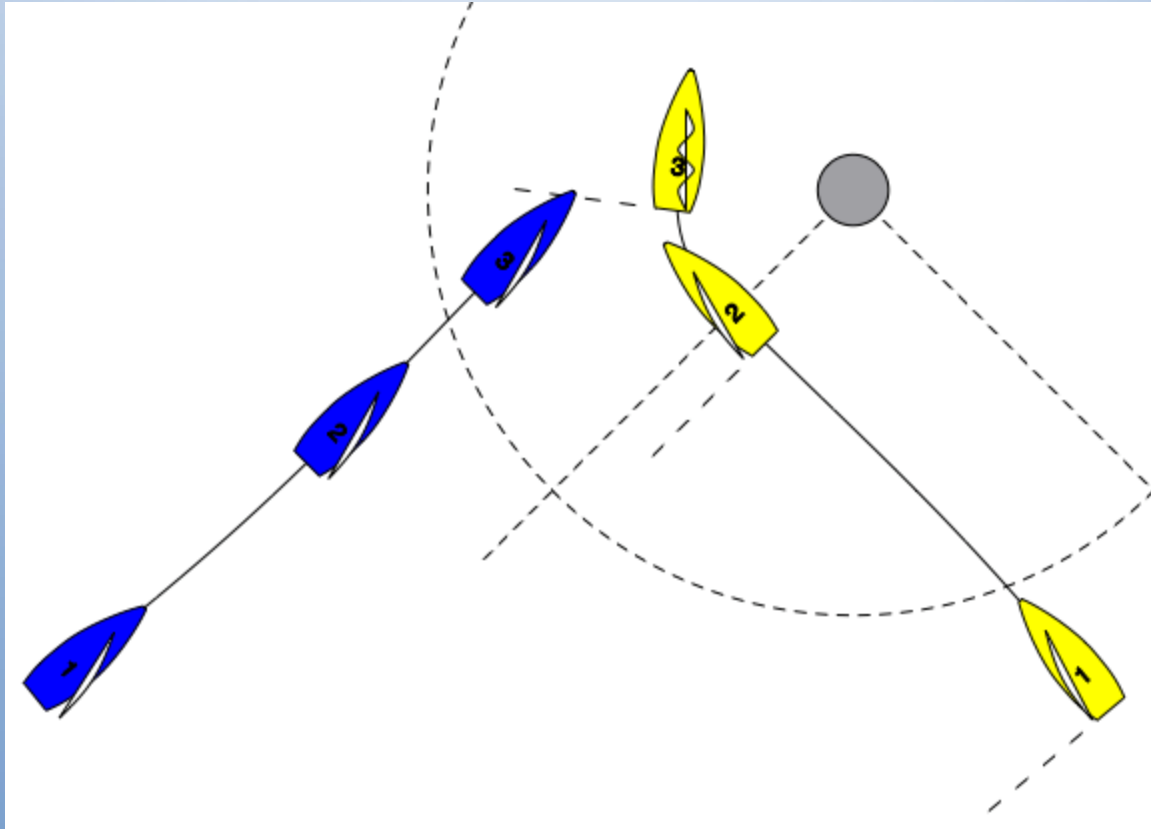
- la règle 14 qui précise que tous les contacts doivent être évités dans la mesure du possible. S'il y a lieu, les 2 bateaux peuvent être pénalisés. Non arbitré en direct et géré selon le principe décrit en annexe E des IC types MR.
- Les 3 règles de bases 10, 11, et 12 connues de chacun, doivent être 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 annexe C 16.2 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).
 - « photo » à l'entrée de la zone de **2 long...** => bateau intérieur/extérieur
 - 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 et place pour passer une marque d'arrivée après avoir fini.*

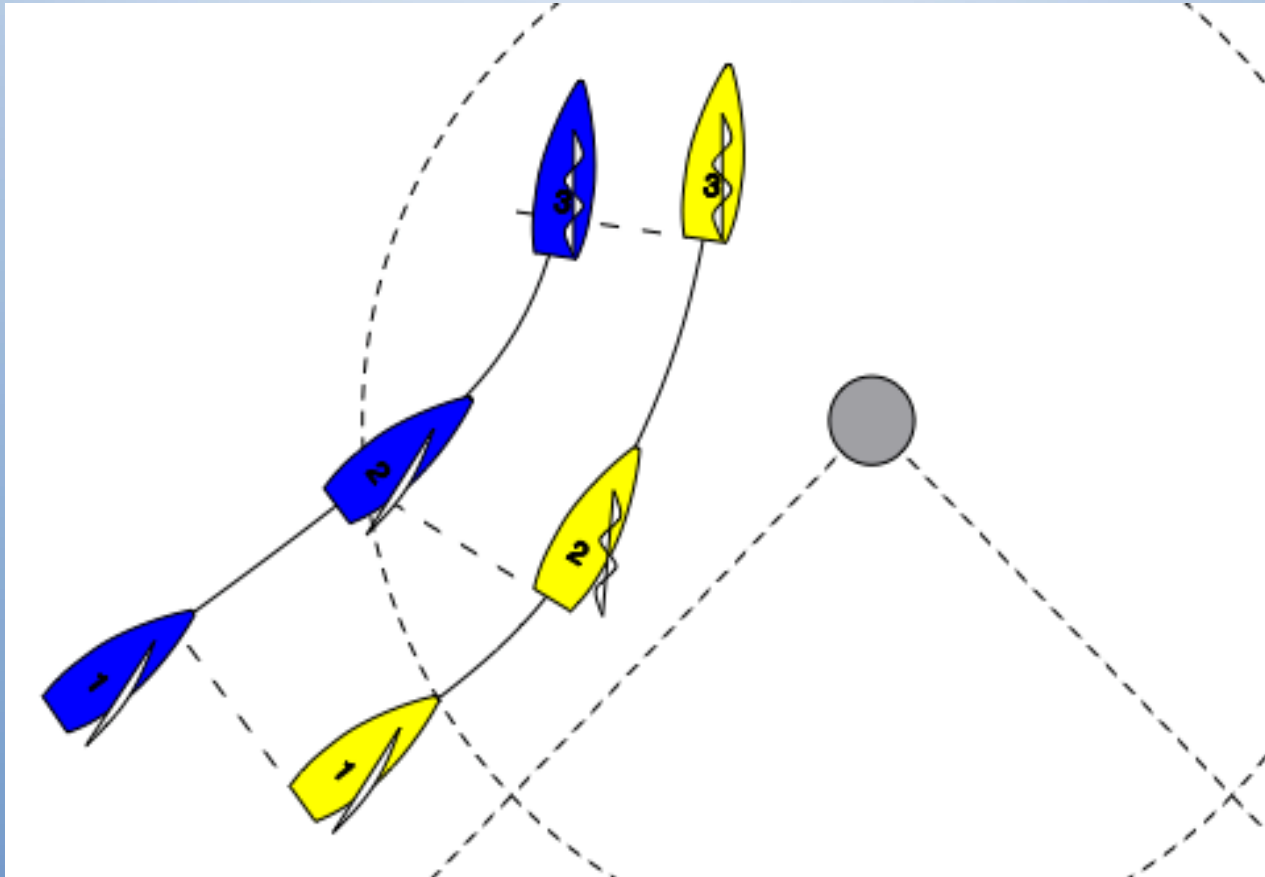
- La règle 20 « appel à la voix » précise qu'il faut des signaux visuels et sonores « place pour virer » de la part du barreur.
- La règle 21.3 « culer » et « dériver au vent » (crabing) est annulée. Cela signifie que les bateaux gardent leur statut respectif lorsqu'ils reculent ou dérivent au vent avec 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 ».
- 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 quand aux virements et empannages bascules. Voir Annexe C « utilisation des bateaux » des IC MR.

- **7 Dernier point de certitude** les umpires supposeront que l'état d'un bateau ou sa relation avec un autre bateau n'a pas changé, tant qu'ils ne sont pas certains que cet état a changé.
- **Cf 2.16** : 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.
- Lorsque les arbitres procèdent selon la **RCV C8.7** (RCV 14 Gestion des dommages), ils suivront les instructions de **l'Annexe D des IC**
- **Cf C 6.1** Seul le pavillon Y peut suffire pour réclamer sur l'eau (pas obligation de héler)
- **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.
- **Cf C9.3** Aucune procédure d'aucune sorte ne peut être engagée en relation avec l'action ou l'absence d'action des umpires...
- **Cf C 10.7** Quand un seul bateau dans un match n'effectue pas le parcours il doit être classé avec zéro point (sans instruction)
- Voir autres détails dans l'Annexe C des RCV...

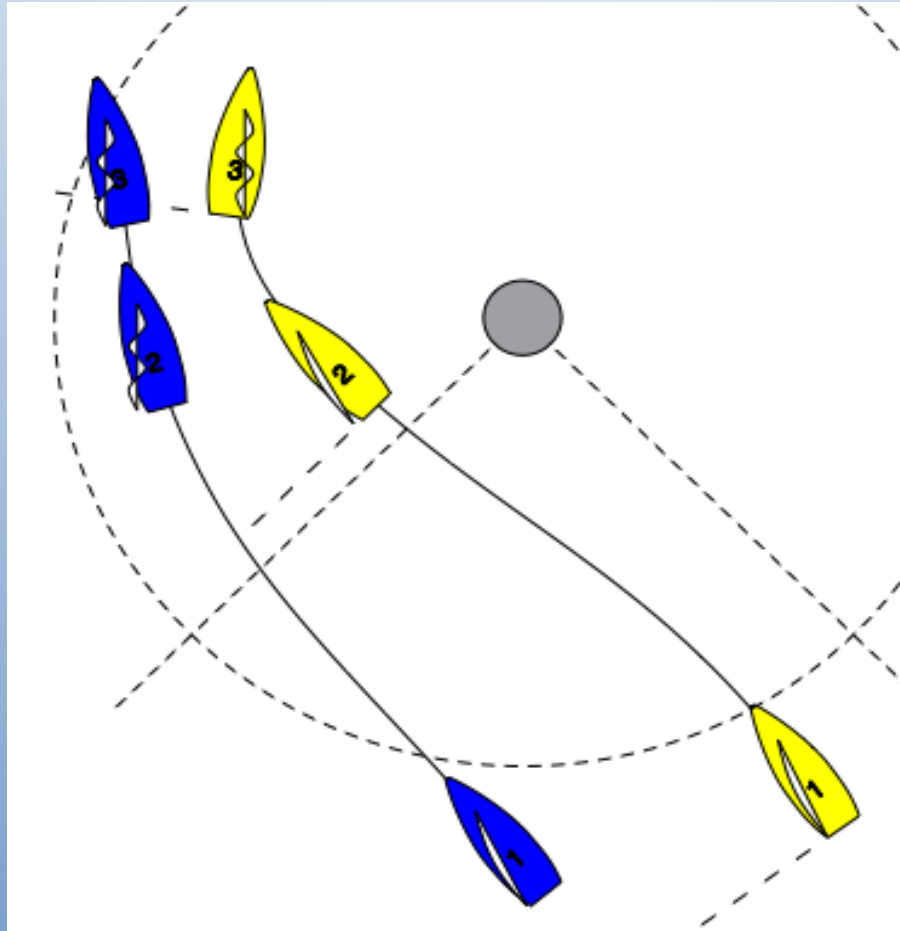
18.3 s'applique



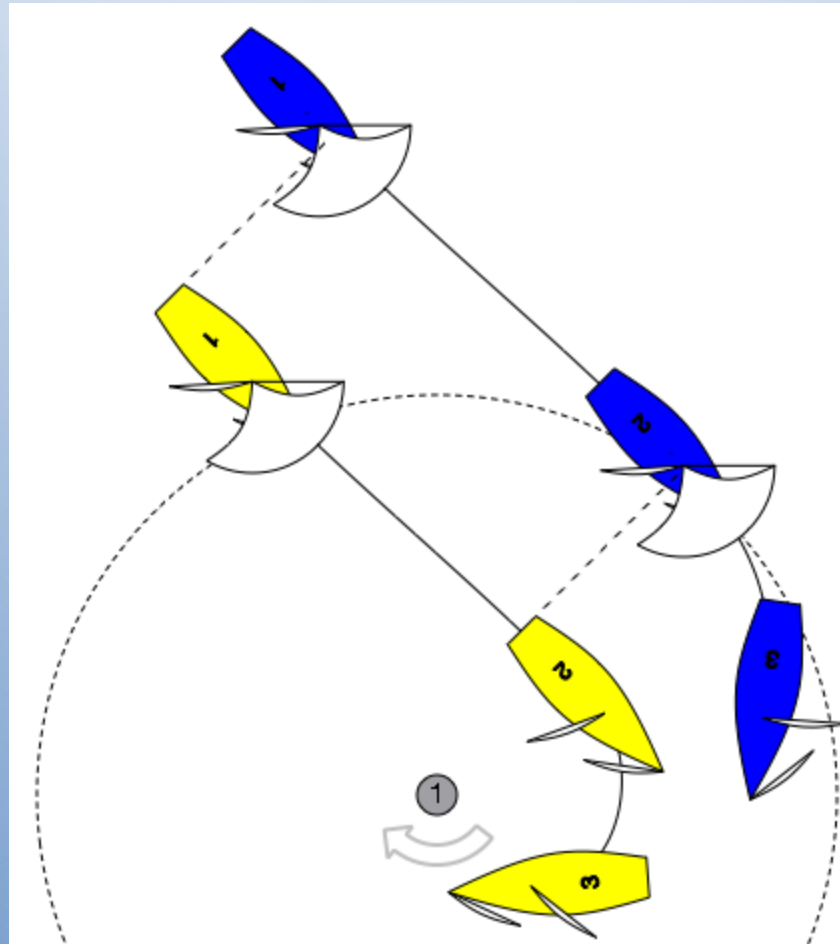
18.3 ne s'applique pas



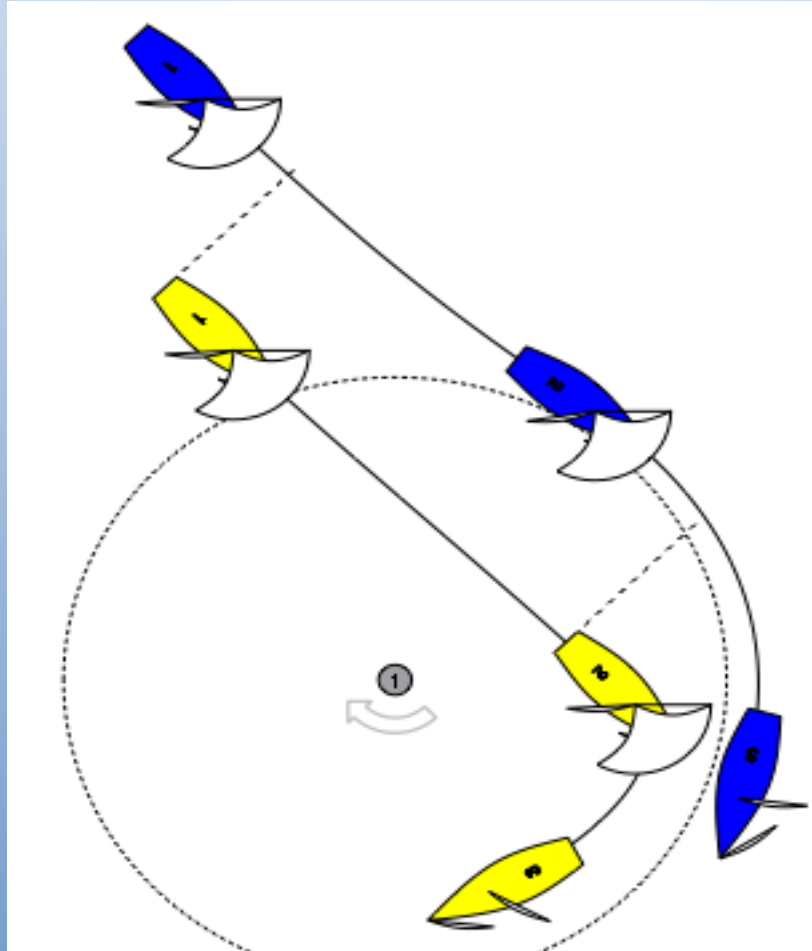
18.3 ne s'applique pas



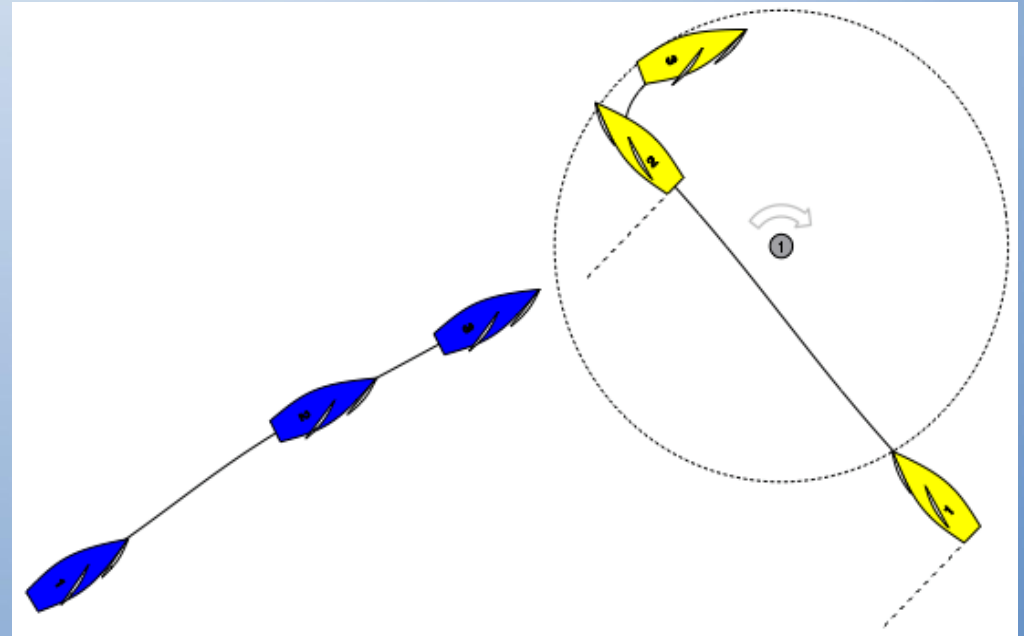
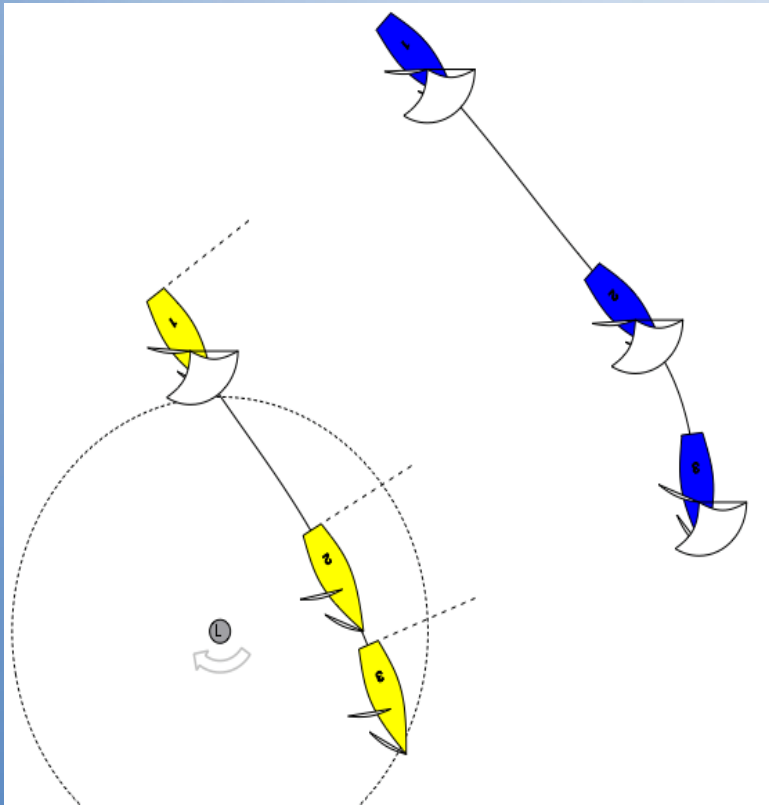
18.3 s'applique



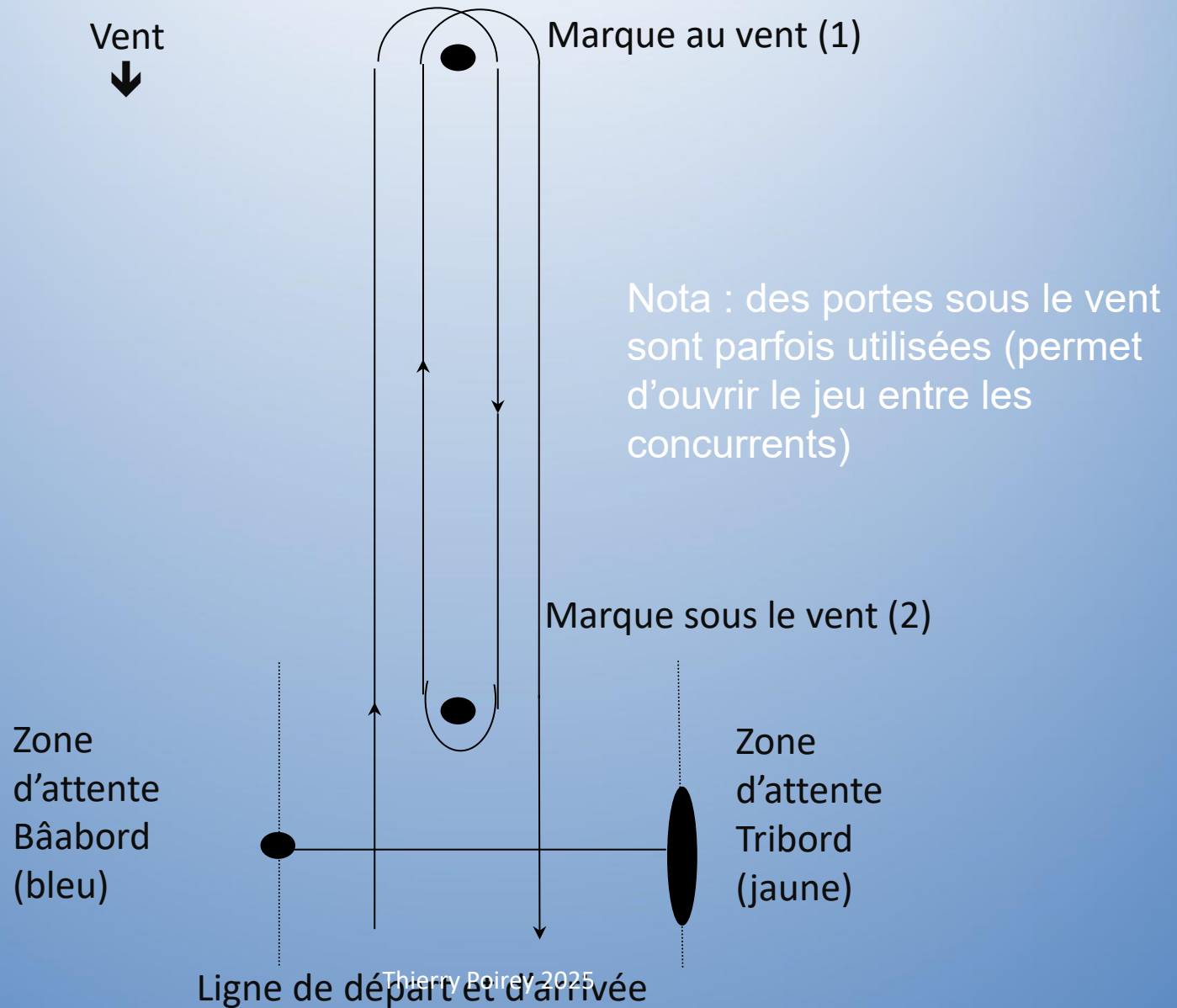
18.3 ne s'applique pas



Pas d'infraction



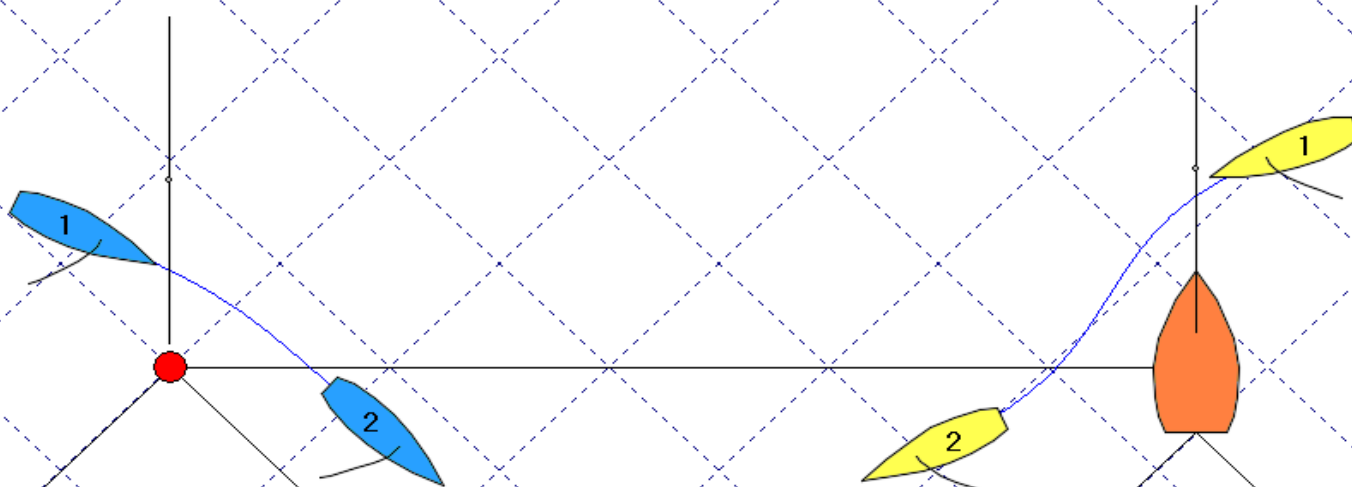
Le parcours



Le départ

- Les obligations réglementaires lors de l'entrée aux 4 mn et 2 mn. Cf C4.1 et C 4.2

Obligations lors de l'entrée en MR:
position 1, Bleu et Jaune à l'extérieur d'un rectangle formé
par la ligne et les perpendiculaires passant par les extrémités,
Bleu à gauche, Jaune à droit.
On peut entrer dans ce rectangle à partir signal 4': préparatoire



Entre le signal préparatoire (4') et 2 minutes avant le départ,
les 2 bateaux doivent franchir la ligne dans le sens inverse du départ:
position 2

Positionnement à rechercher: à droite ou sous le vent

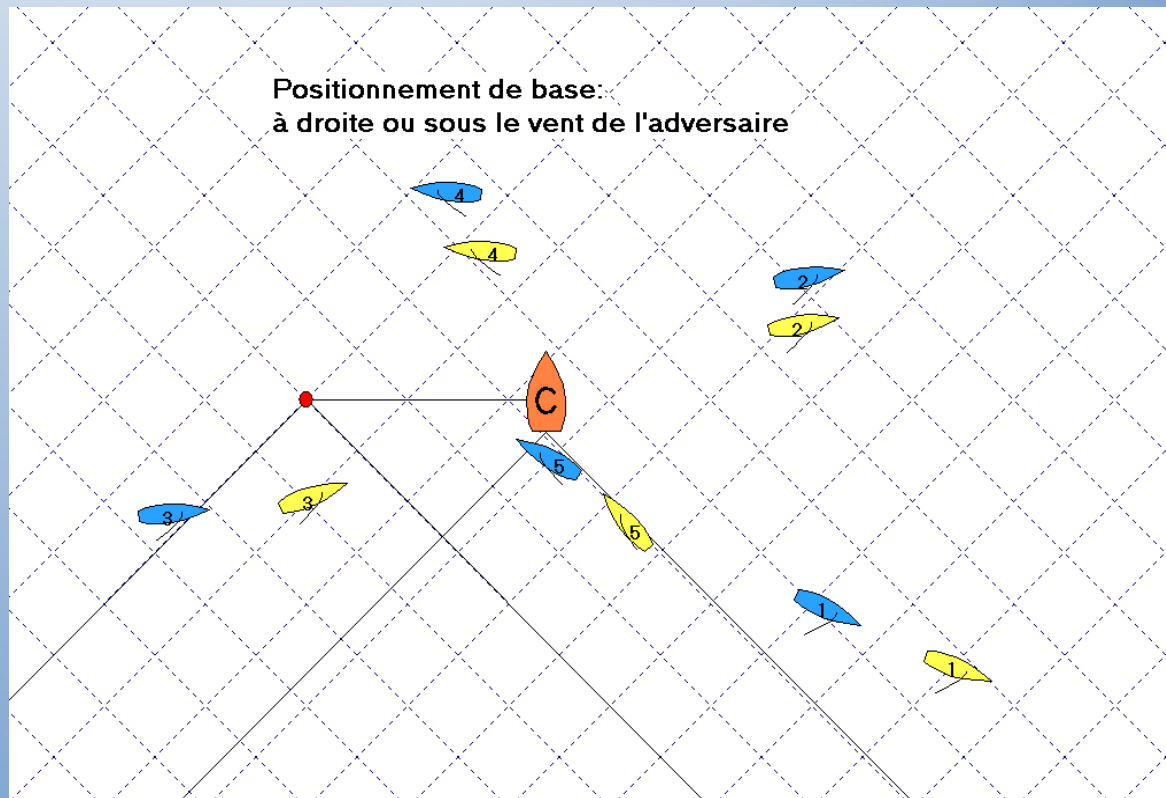
Première clé essentielle du MR

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



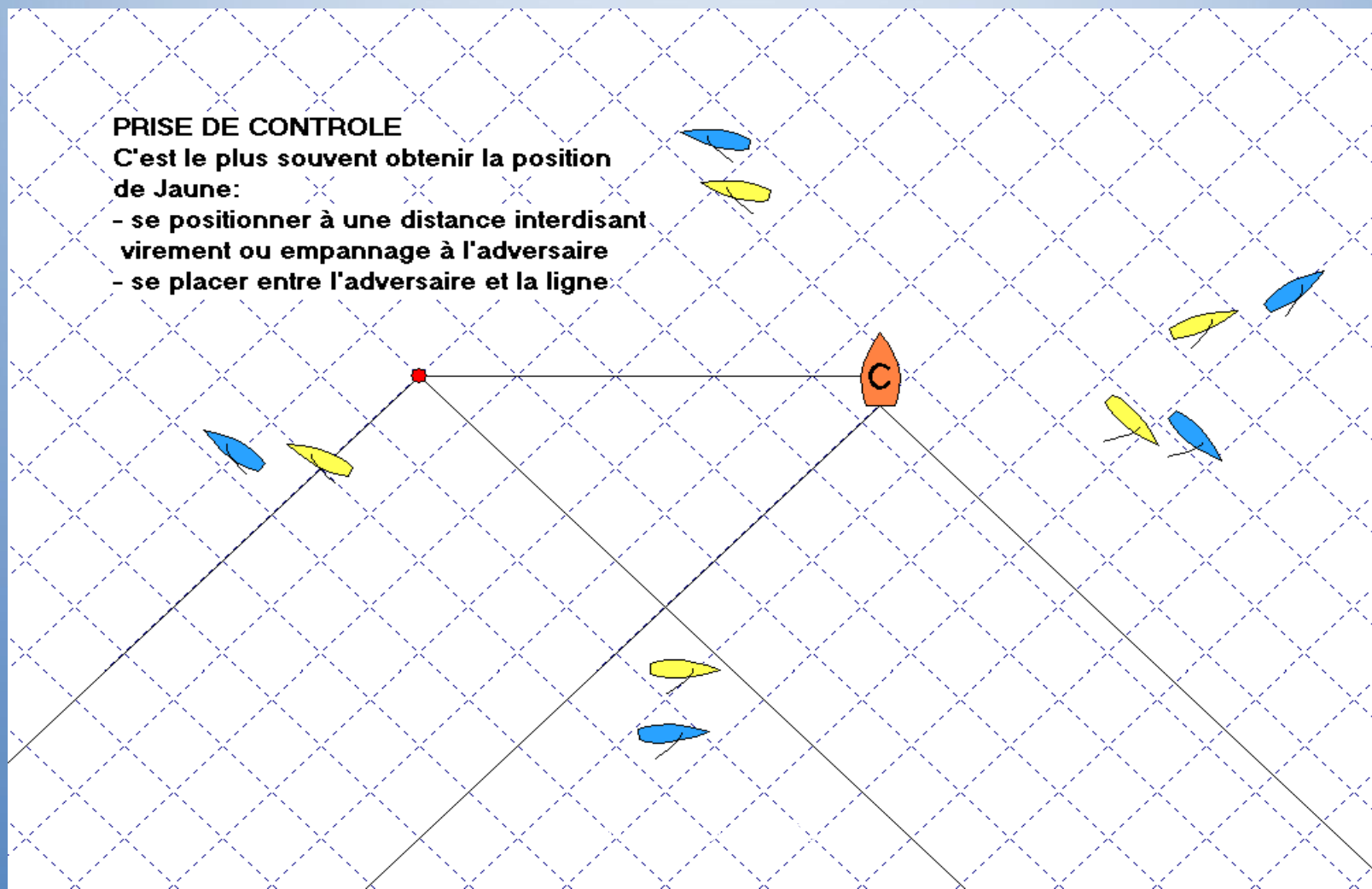
Prendre le contrôle, c'est souvent se positionner entre l'adversaire et la ligne

Deuxième clé essentielle du départ en match race.

PRISE DE CONTROLE

C'est le plus souvent obtenir la position de Jaune:

- se positionner à une distance interdisant virement ou empannage à l'adversaire
- se placer 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

Troisième clé de verrou du MR

- 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**.
- 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 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.

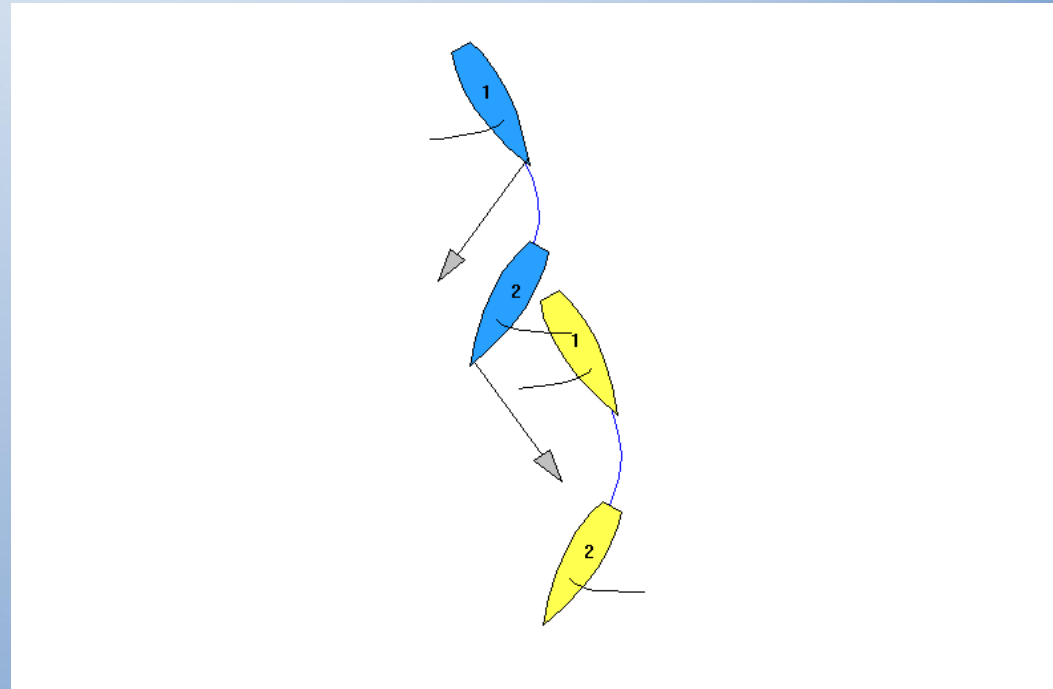
LE PRES

- 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)

4 : 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
- 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...
- Notamment avec les spis asymétriques, en défense il est extrêmement dangereux de laisser son adversaire sous son axe. En effet, au prochain empannage, il y a de fortes chances que votre adversaire vous dévente et vous dépasse...





Bon Match !

Thierry Poirey 2025

LE RÔLE DES UMPIRES



SYSTEME PENALITE MATCH RACING

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 bouée, 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** (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.

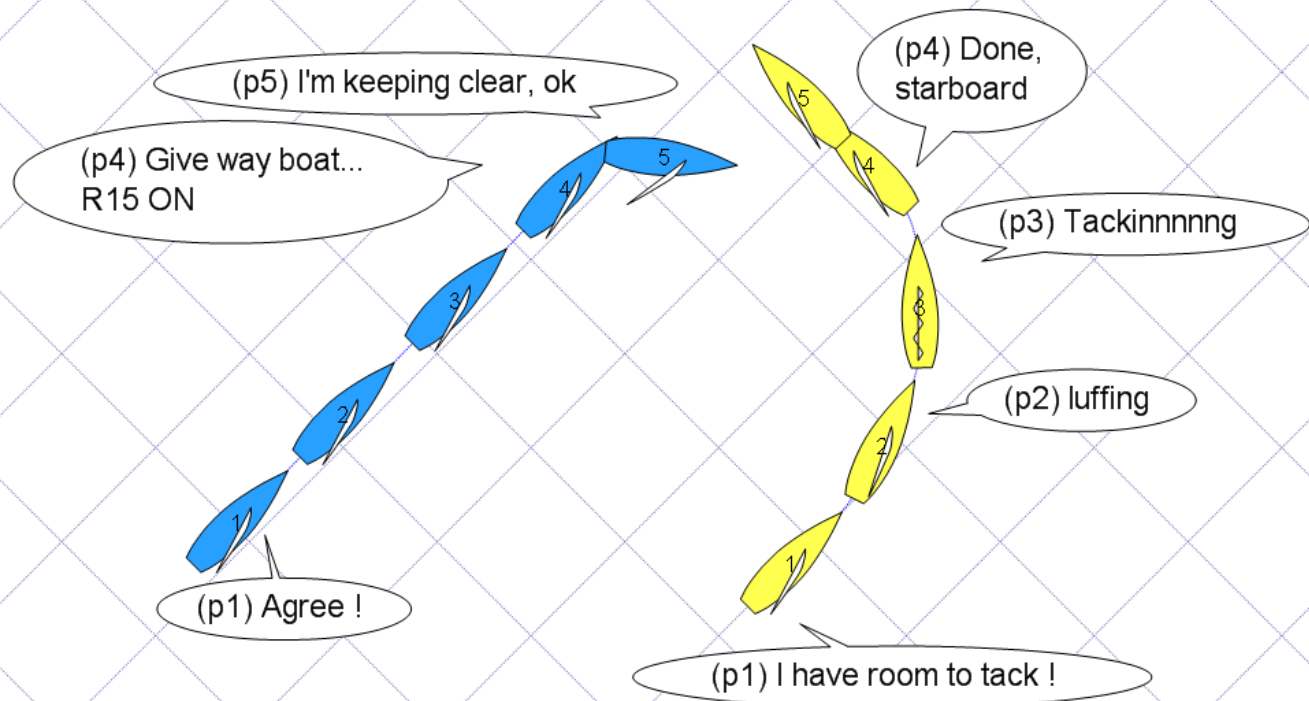
5. Donner en même temps le ou les éléments qui vont permettre la décision en décrivant :
 - ✓ - Le moment de l'action
 - ✓ - la qualité de l'action
 - ✓ - la quantité d'action.
6. Plus la situation est **chaude ou rapide** avec des changements rapides, plus il est nécessaire de rester concentré sur **SON** 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... »

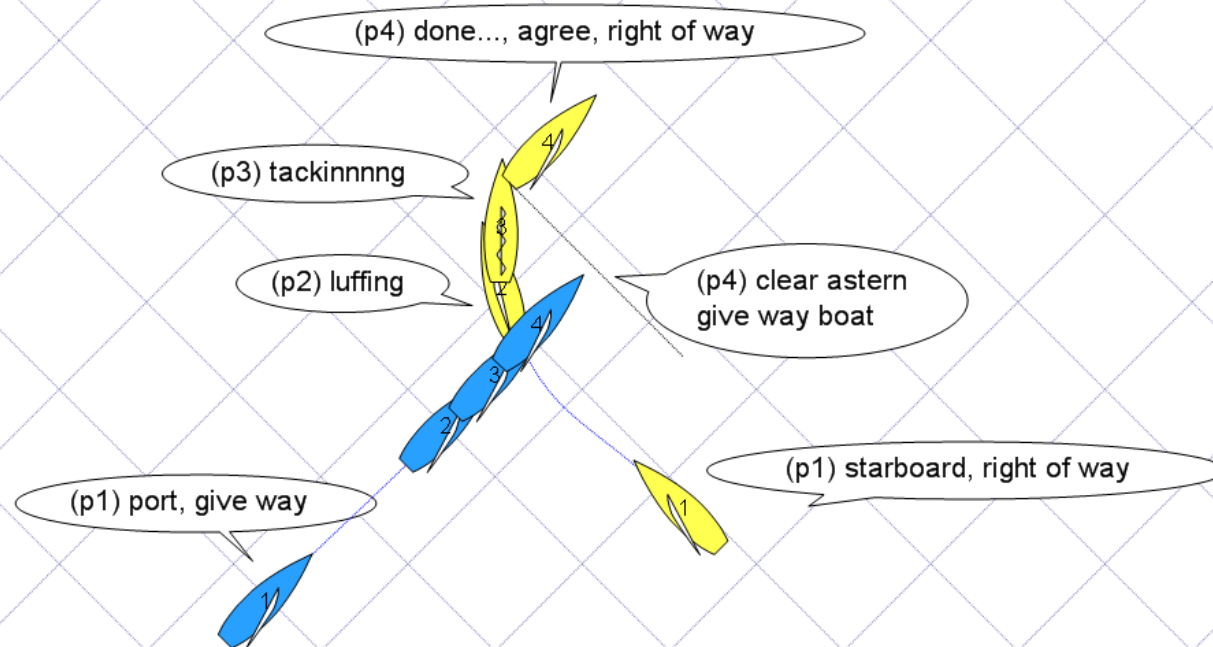
DECISION

- - 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.....

COMMUNICATION IDEALE D'UMPIRE

Copy of TSS software registered to thierry poirey





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)

LE POSITIONNEMENT EN UMPIRING

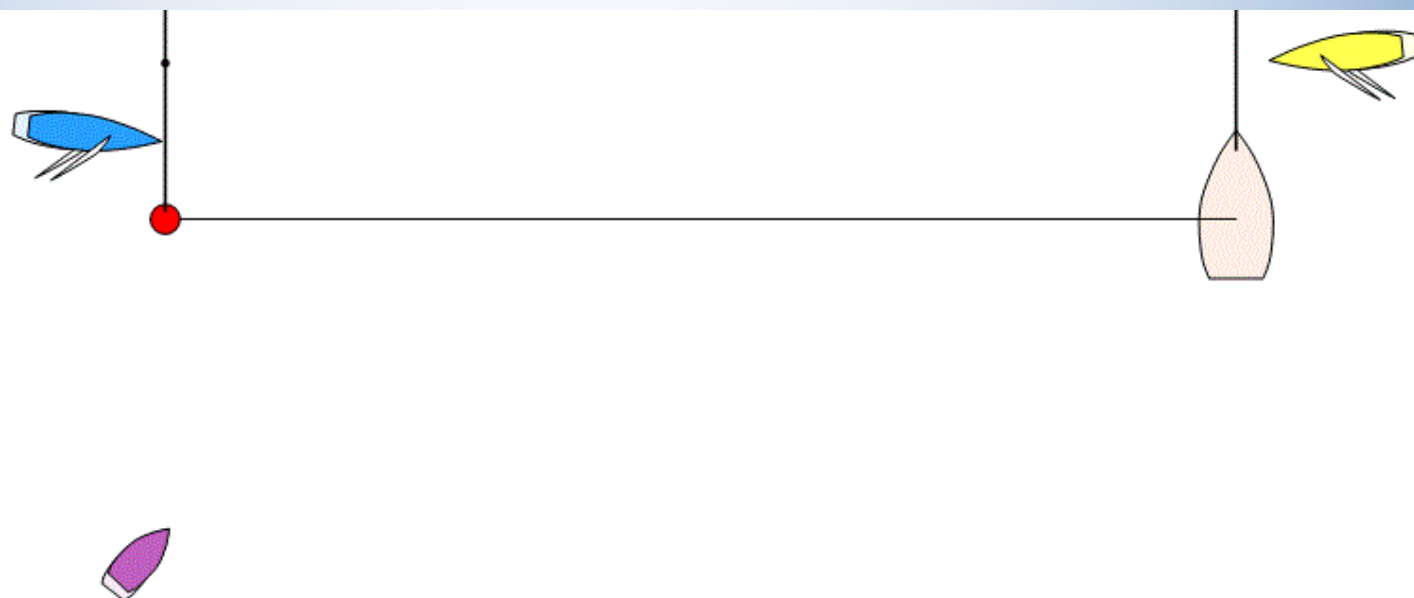


OBJECTIFS

- 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.



- 1 : + de 3 long sous ligne en visant la perpendiculaire (voir repère) et déjà angulé pour aller en position 2.
- 2 et 3 : suivre route du bleu en observant route du jaune.
- 4 : quand il est évident que bleu passe sous jaune, ralentir pour passer vite derrière bleu et anticiper les positions 5 et 6 pour permettre de voir la distance entre l'arrière et l'étrave ainsi que la modification route éventuelle du jaune.
- 5 et 6 : redescendre sous l'axe pour observer l'engagement éventuel.

Croisement au près

erry POIREY



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

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

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

2 et 3 : continuer à suivre même cap même vitesse

Observer le début et la fin du virement de jaune

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

- laisser le bleu virer ou
- observer l'espace entre l'étrave du bleu et l'arrière de jaune

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



EXEMPLE EN LIVE

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

LE RÔLE DU COMITE COURSE



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.

FORMAT SUITE

- 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 régate 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 13 à 18 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 bouées
 - 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 » ou « Blanc » 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

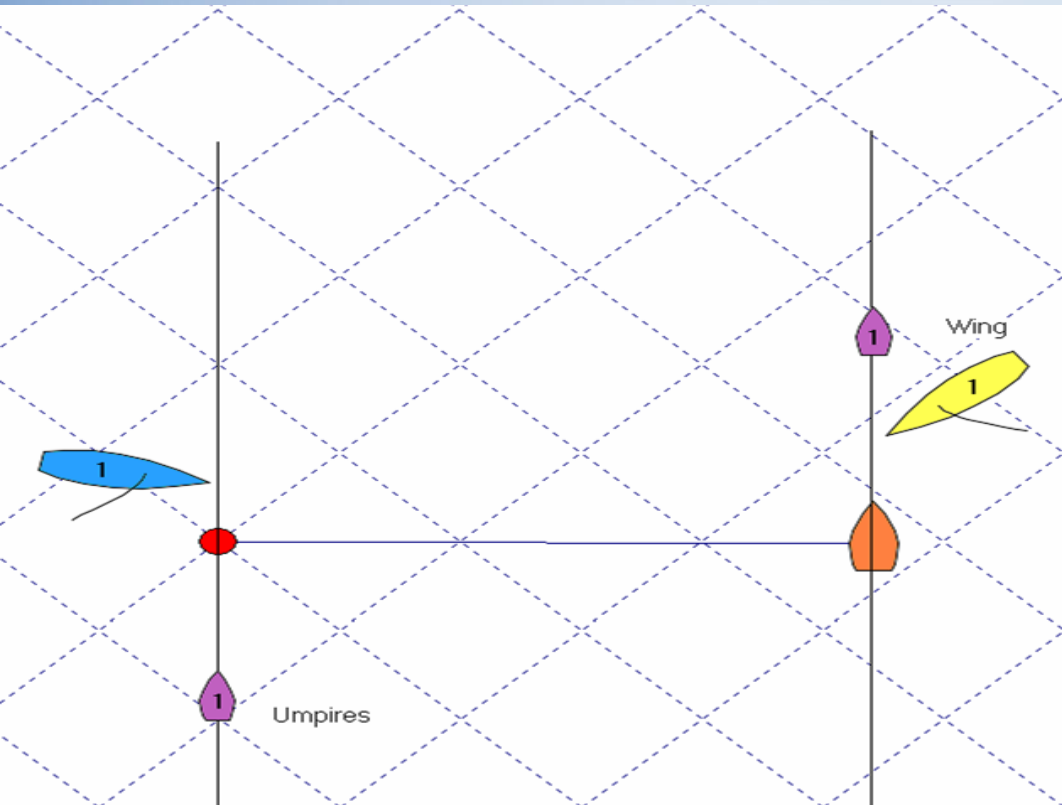
- Ligne :
 - Elle doit être assez courte
 - Repère : un bateau doit la parcourir vent de travers en 25 à 30 secondes, voir moins si la géographie du lieu le demande
 - Ce qui fait environ 90m à 6nds
 - Elle doit être la plus neutre possible pour que chaque bateau puisse entrer et franchir la ligne équitablement durant le pré départ .
 - Eviter de placer une ligne avantagée à la bouée car le bleu aura beaucoup plus de difficultés à rentrer sur le 1er croisement face au tribord
 - Placer le parcours LE PLUS PRES POSSIBLE de terre

CHRONO	PAVILLONS	SIGNAL SONORE	BATEAUX Cagnards	Entrée Bleu	Entrée Jaune	Horaire	Résultat	Heure premier	Durée parcours
7'	F ↑ Attention	PAN					Arrivée 1^{ère} Paire		
6'	F ↓								
5'	Flamme 1 ↑ Avertissement	PAN							
4'	P ↑ Entrée	PAN							
2'	 fin entrée	?	Départ 1 ^{ère} paire						
1'	P ↓	PAN							
0'	Flamme 1 ↓ et Flamme 2 ↑	PAN					bat		

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

Obligation avant le départ : C4-1

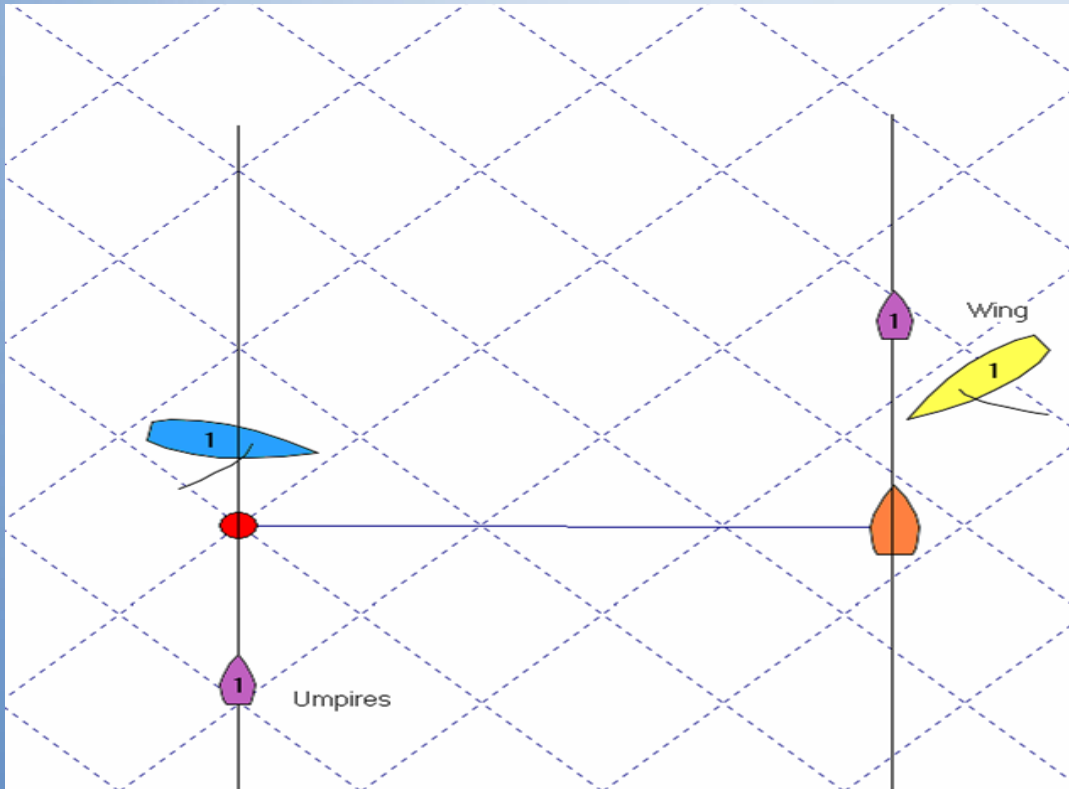


- Au signal préparatoire, les 2 bateaux doivent être à l'extérieur

- Le bateau aile « Wing" vise l'entrée du Jaune et signale les infractions aux Umpire

- Pas d'appel si c'est OK

Obligation avant le départ : C4-1 suite



•Au signal préparatoire, Bleu n'est pas à l'extérieur de la perpendiculaire passant par la marque.

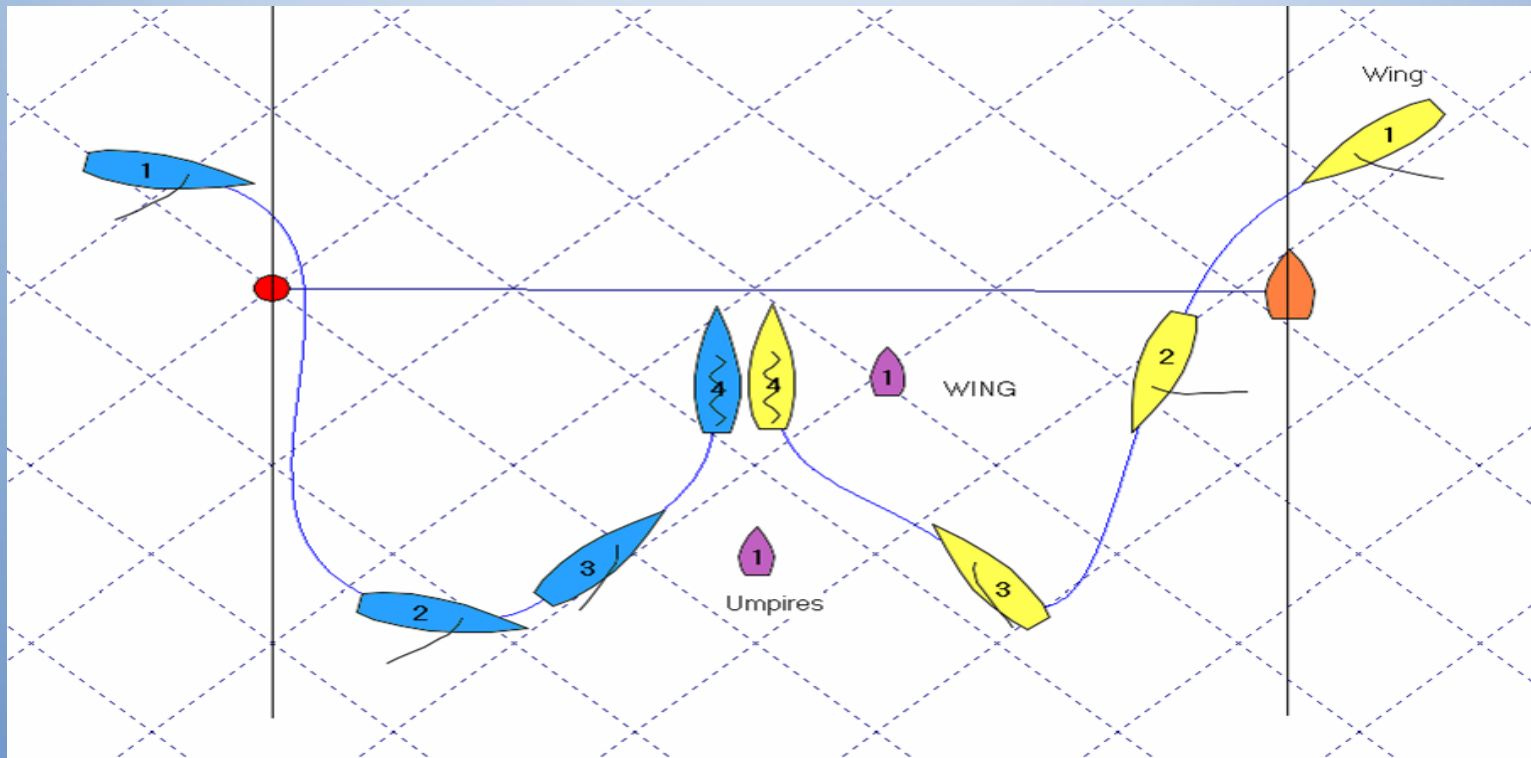
=> Pénalité signalée par les Umpire (pénalité bleu)

L'infraction est jugée par les Umpires, qui signalent la pénalité. (pas le Comité)

Obligation avant le départ : C4-2

En 1 : signal préparatoire

En 4 : H-2 minutes. Pas de pavillons, ni de signal Sonore

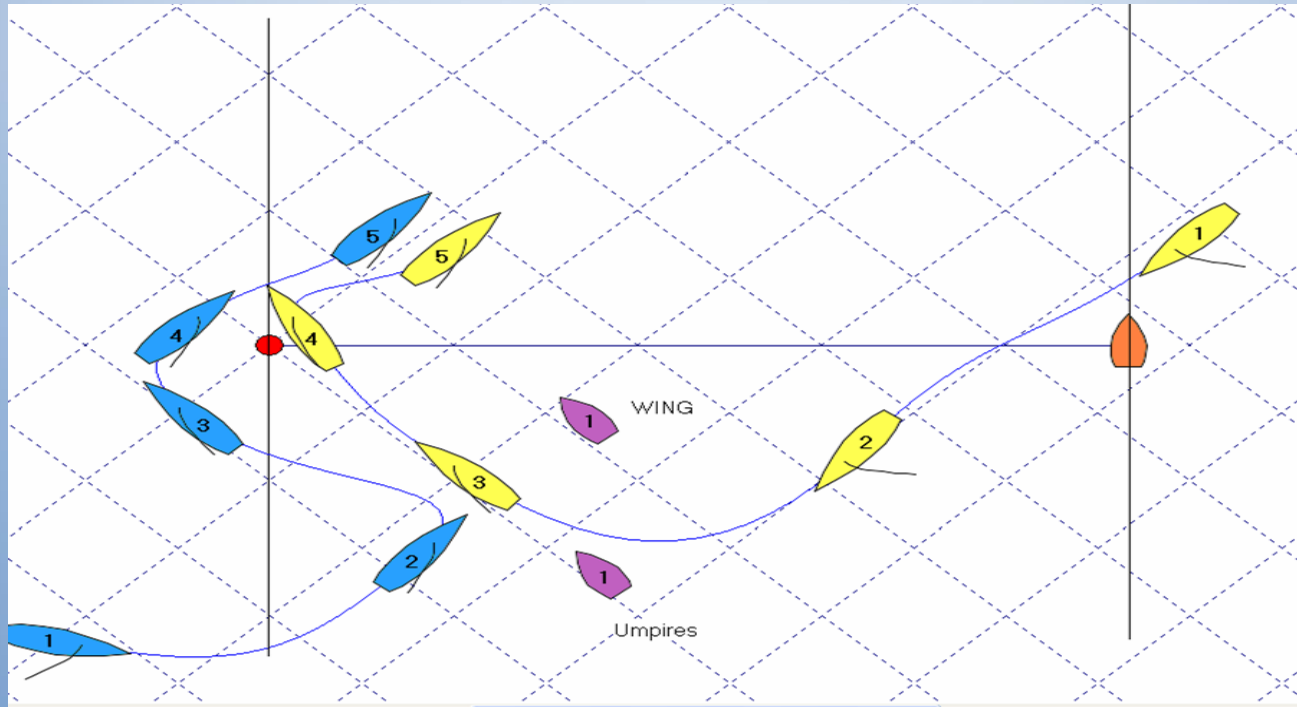


La ligne est jugée par le Comité, qui émet le cas échéant un signal sonore et communique aux Umpires l'identité du bateau en infraction sur C4.2

Obligation avant le départ : C4-2

En 1 : signal préparatoire

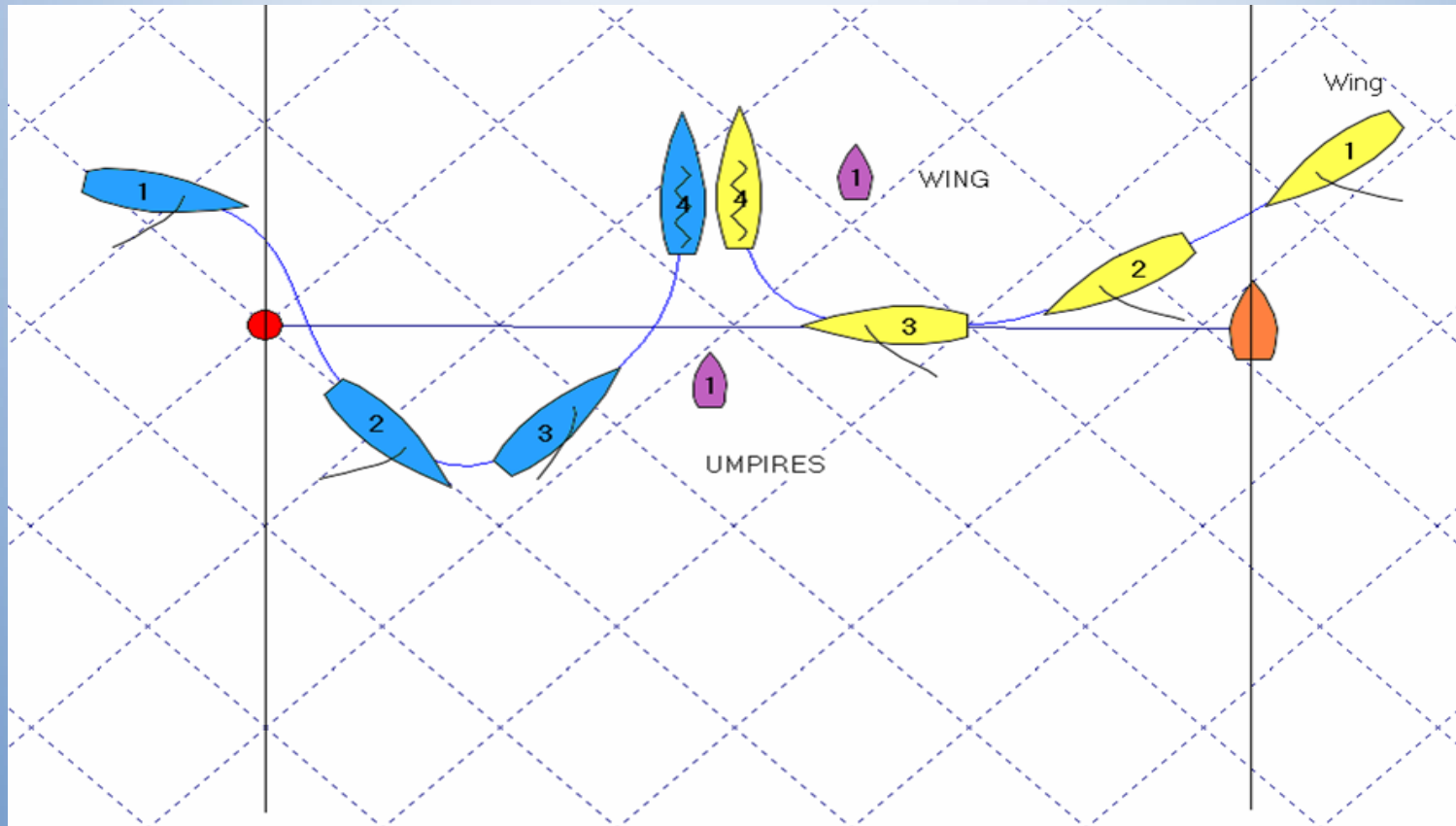
En 5 : H-2 minutes



- **Bleu n'a pas franchi et dégagé la ligne de départ**

=> En 5, le Comité émet un signal sonore, envoie la pavillon Bleu, et éventuellement communique avec les Umpires par radio, qui sifflent une pénalité pour bleu

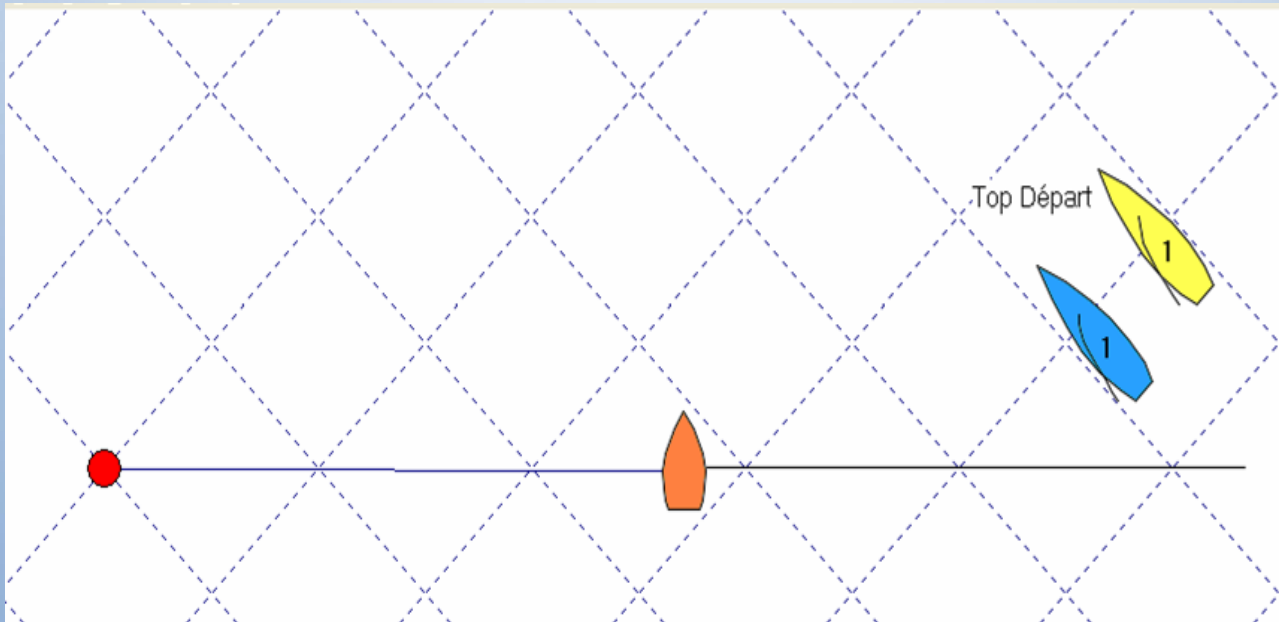
Obligation avant le départ : C4-2



•Jaune n'a pas franchi ENTIEREMENT et dégagé la ligne de départ

=> A H-2, le Comité émet un signal sonore, envoie le pavillon Jaune et communique avec les Umpires, qui sifflent une pénalité pour Jaune

Rappels

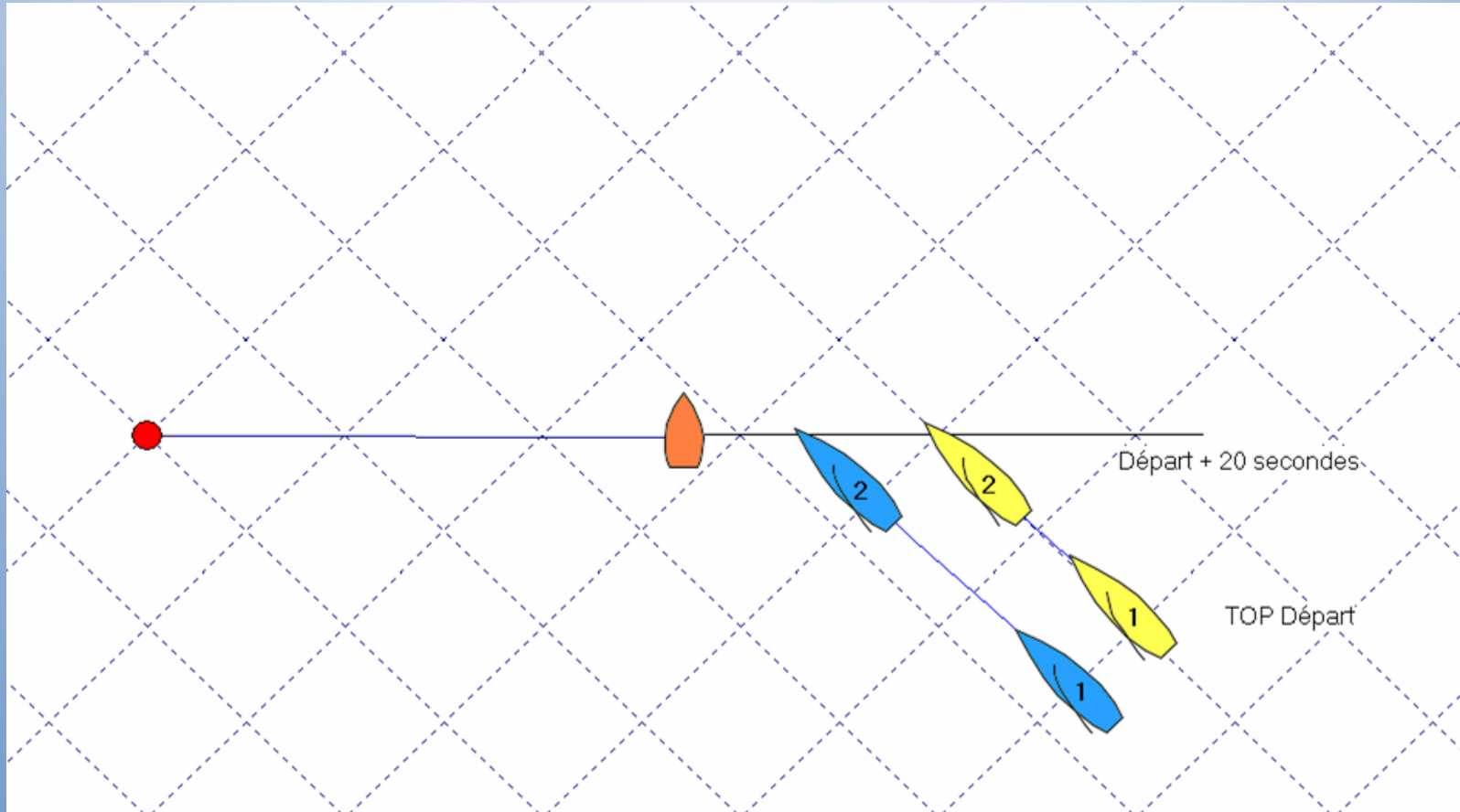


Au top départ, les 2 concurrents sont au vent d'un prolongement de la ligne de départ.

=> 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

Rappels Suite



**Au top départ, les 2 bateaux sont sous le vent de la ligne.
20 sec après, ils coupent un prolongement.
Il y a rappel.(RCV C3.2(a) 2)**

=> Le Comité doit alors envoyer Bleu et Jaune.

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 », + un pavillon de la couleur de la nouvelle marque, accompagnés de signaux sonores répétitifs doit être envoyé avec le signal Préparatoire, et affalés au signal de départ.
- Ces pavillons de changement de parcours peuvent être renvoyés au signal préparatoire de chaque paire si nécessaire.
- La procédure doit être décrite dans les IC (art 8 des IC type MR)

Changement de parcours

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 » + un pavillon de la couleur de la nouvelle marque seront accompagnés 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, sauf si le bateau pénalisé est loin derrière son adversaire.
- 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 lors d'une arrivée d'une paire (confusion avec les rappels)

Classement

- Le Comité doit noter les résultats de tous les matchs.
- 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.....

Le Bateau Comité

- Une équipe restreinte : 3 personnes Min- 6 Max
 - 1 pavillonneurs
 - 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 sous le vent ou la porte, 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 régate à arbitrer en équipe.
- Les règles précisent bien les rôles et les prérogatives respectifs des Umpires, et des Comités.
- Les Comités peuvent gérer simultanément jusqu'à 4 matches.
- A chaque fois que les décisions importantes doivent être prises, il est important de consulter si possible le Chief Umpire.



REFERENTIEL UMPIRE et Arbitrage direct (en cours d'actualisation)

https://formation.ffvoile.fr/media/0q5fayot/fiche_umpire.pdf

FORMATION UMPIRE Doc

Voir sur site FFVoile CCA

<https://maformation.ffvoile.fr/>

<https://arbitrage.ffvoile.fr/liste-des-evaluateurs/liste-des-evaluateurs-nationaux/#3>

MODE D'EMPLOI MR et CAHIER DES CHARGES ORGANISATION

Voir sur site FFVoile

https://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglement_sportif.pdf

<https://match-racing.ffvoile.fr/>