

# MATCH RACING CHANGEMENTS AUX REGLES 2015

## ANALYSE TACTICO-REGLEMENTAIRE

Ce document vous présente un avis sur les changements dans les règles du Match Racing pour l'année 2015 lorsque les règles expérimentales proposées par l'ISAF sont utilisées.

Vous trouverez aussi dans ces changements les modifications aux Instructions de Course standard et à l'annexe C applicables au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

**Ce document a été écrit par Marc Bouët avec l'avis d'umpires internationaux mais n'a aucun caractère officiel. Il se veut une aide pour les coureurs et umpires afin de mieux comprendre les changements apportés.**

Pour les coureurs il s'agit d'envisager de nouvelles tactiques face aux nouvelles règles, en particulier à la marque au vent où les changements sont importants.

Pour les umpires il s'agit d'anticiper sur les nouvelles situations possibles.

## A- CHANGEMENTS APPROUVES PAR ISAF

### 1 Annexe C.2.9 : la règle 22.3 est supprimée

Approuvé par l'ISAF comme changement urgent au 1<sup>er</sup> janvier 2015 (applicable sur toute épreuve MR).

Cette suppression implique :

- Disparition du jugement par les umpires sur la façon pour un bateau d'initier une marche arrière.
- Seule la règle 16 s'applique : avancer-s'arrêter- reculer est une modification de route de 180° (voir Call MR B7).
- Pas de changements dans les droits et obligations des bateaux que l'on navigue en avançant ou reculant : moins de doute pour les coureurs sur le fait d'être prioritaire ou non.
- Moins de zones d'incompréhension entre compétiteurs et arbitres sur qui est prioritaire ou non prioritaire.

- Pas d'incidence tactique importante :

Les manœuvres connues (sortir d'un contrôle) du bateau sous le vent en tribord après un dial up resteront plus ou moins identiques : le bateau au vent devra choisir une façon de se maintenir à l'écart (en repartant en avant ou en suivant une route parallèle en marche arrière).

## **2 Modification de la RCV 31**

Voir Instructions de Course Match Racing standard (applicable toutes épreuves MR) :

Seul un contact de la coque ou de l'équipage avec la marque sera pénalisé.

Les contacts de la marque avec les voiles, espars, gréement et écoutes sont autorisés: le jugement est facilité pour les umpires : il est souvent difficile de voir un contact marque-voiles ou écoutes.

## **3 Nouvelle règle de poids pour les équipages féminins**

Voir Instructions de Course Match Racing standard (vérifier Avis de Course de l'épreuve)

Le poids total d'un équipage reste identique : 68 kg de moyenne pour le nombre usuel d'équipières (considérant le bateau).

Il est maintenant possible de naviguer, sans dépasser ce poids maximum, avec équipage supérieur ou inférieur de un au nombre usuel.

Forte incidence sur la composition d'un équipage :

-flexibilité car permet de naviguer avec équipières plus légères en jouant sur le nombre.

-adaptation plus difficile lorsque le nombre usuel d'équipières change.

# **B- UN ENSEMBLE ISAF DE REGLES EN TEST**

Un ensemble de règles expérimentales sera utilisé en 2015 sur une majorité d'évènements internationaux.

Voir les documents officiels publiés par l'ISAF sur les conditions de ce test et le détail des règles modifiées.

La FFVoile a décidé de permettre aux organisateurs qui le souhaitent d'utiliser ces règles sur les épreuves disputées en France (vérifier dans l'avis de course de chaque épreuve).

## **1-Nouvelle RCV 7 : dernière certitude (traduction officielle française dans le Livre des calls « ultime conviction »)**

Cette règle renforce le principe général 2 du call book match racing.

Dernier point de certitude : (attention traduction officielle française « ultime conviction »).

Lorsque les umpires ont un doute sur le fait qu'une situation soit devenue différente, ils jugeront sur la dernière situation de certitude (relire le call MR 2).

« Le désaccord ou le doute sur les faits concernant une situation peuvent être résolus en utilisant le principe du « point d'ultime conviction ».

Pas de changement en pratique pour les coureurs et les arbitres.

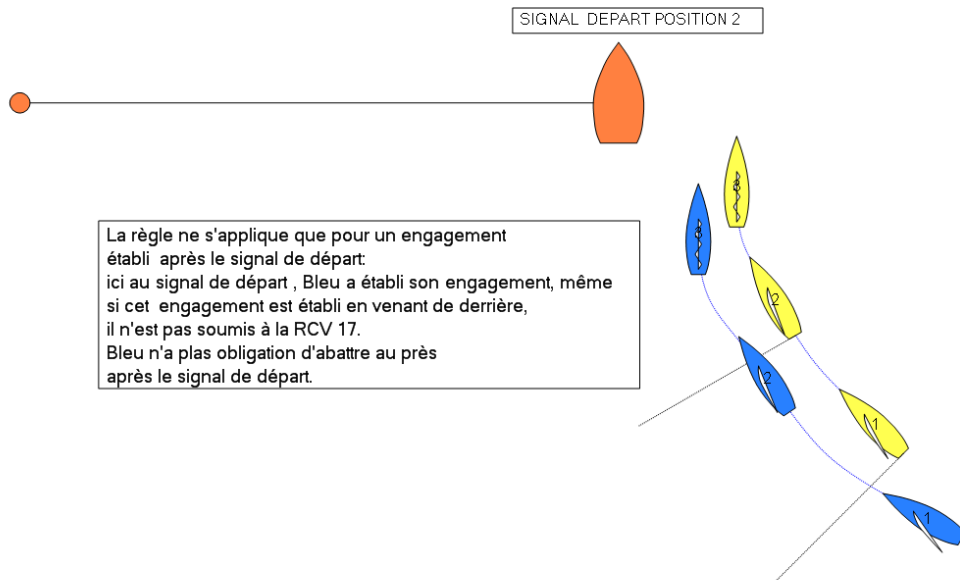
## **2- Suppression de la RCV 17 sur un bord vers une marque sous le vent ou la ligne d'arrivée : nouvelle règle C 2.14**

### **2.1 Sur un bord vers une marque au vent la RCV 17 s'applique toujours.**

Pas de changement par rapport à la RCV 17 usuelle, sauf que l'on ne garde plus en mémoire un engagement établi depuis une position en route libre derrière alors que la RCV 17 est supprimée. Trois situations :

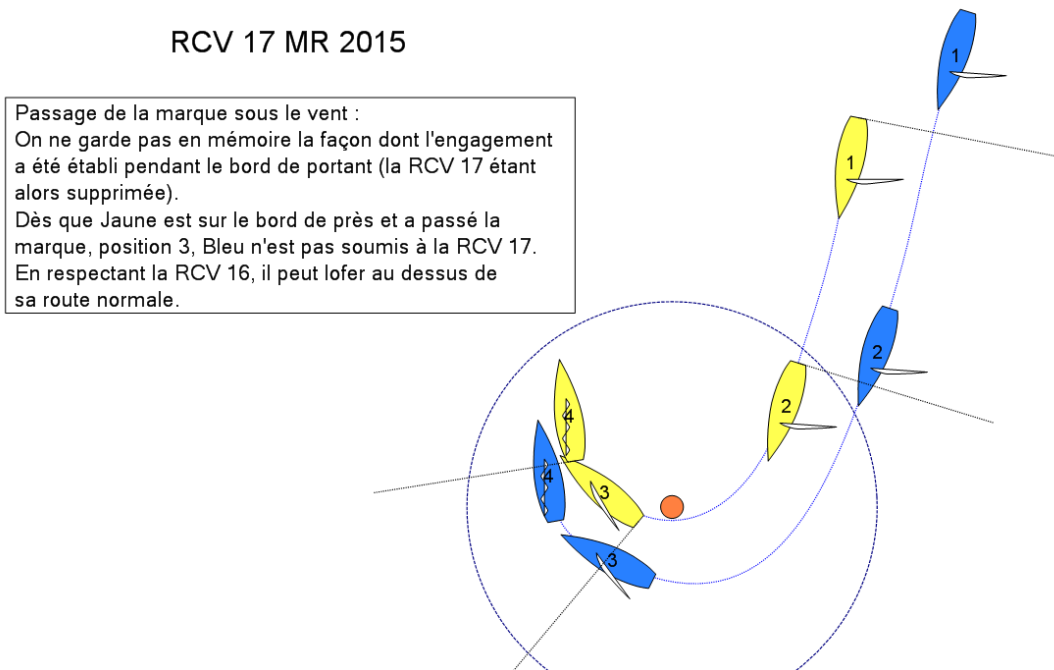
- Bateaux engagés au signal de départ : si les bateaux sont engagés au signal de départ, la règle 17 ne s'applique pas sur le bord de près aussi longtemps que l'engagement est maintenu et quelle que soit la façon dont il a été établi.  
Il suffit donc de retenir la position des bateaux au signal de départ.  
La définition « route normale » n'étant pas modifiée, il n'y a toujours pas de route normale avant le signal de départ.

## RCV 17 REGLES MR 2015



-engagés au début d'un bord vers une marque au vent : si les deux bateaux sont engagés lorsque le bateau sous le vent débute le bord de près (lorsqu'il passe l'extension de la ligne entre la marque au vent et la marque sous le vent), la règle 17 ne s'applique pas sur toute la durée de cet engagement.

## RCV 17 MR 2015



-lorsque l'engagement est établi au signal de départ alors que les deux bateaux sont au dessus de la ligne (OCS).

## **2.2 RCV 17 supprimée sur les bords vers une marque sous le vent ou vers l'arrivée.**

Disparition des jugements des umpires sur la route normale et les successions engagements-désengagements.

Suppression de l'application de tous les MR calls sur ce sujet : G 1, G 2, G3, G 6 et G 8.

Les situations à juger seront la distance latérale lors d'un engagement sous le vent, les changements de route lorsque le bateau sous le vent loffe et les croisements et empannages proches (règles 15 et 16 d'un côté, 11 et 12 de l'autre).

### **Evolutions tactiques :**

→ Un bateau bloqué en tribord n'a une issue que s'il peut empanner et passer devant le tribord ce qui est simple à juger, toutes les tactiques de ré-engagement du bateau derrière et appel à route normale pour faire empanner le bateau roulé disparaissent.

→ en position de défense (devant) :

- éviter d'empanner le 1<sup>er</sup> en absence de cette règle 17 : la descente à droite devient dangereuse car le blocage de l'adversaire derrière en tribord est rédhibitoire.
- Ne privilégier l'intérieur, en absence de porte, qu'à proximité de la layline tribord.
- privilégier le côté gauche (en descendant) pour pouvoir au moins jouer la carte du retour en tribord.

→ en position d'attaque (derrière) :

- éviter toute attaque au vent en tribord sauf possibilité de « rouler » adversaire puis empanner devant :

possible : vent faible, bateau à fort dévent, vagues et planning, bateaux rapides

impossible : vent fort, bateau faible dévent, eau plate, bateaux lents.

En général mettre plus de poids sur la droite du plan d'eau :

- Attaquer au vent en bâbord : passer au vent puis empanner en tribord avec acquisition de priorité demande une distance faible (sauf vent fort et gros bateaux).
- Attaquer en duel d'empannages pour essayer de provoquer un croisement tribord favorable avant la layline tribord.

### **3 - RCV 18 en test et définition « place à la marque » modifiée**

Il s'agit d'une règle fondamentalement différente, la règle utilisée à la dernière America's Cup pour les multicoques.

Cette RCV 18 donne une position intérieure et la place à la marque pour un bateau bâbord à une marque au vent à contourner à bâbord.

Il s'agit d'un changement important, nous savons que cela marche pour les multicoques, en particulier avec une porte au vent.

On peut s'attendre potentiellement à des problèmes avec des flottes importantes et une marque bâbord.

Le test en match racing, avec une marque à tribord démontrera probablement que la règle fonctionne dans ce cadre.

#### **3.1 SITUATIONS MARQUE AU VENT**

C'est à cette marque au vent que les changements sont les plus importants.

Il y a 2 principes de base :

-les règles sont les mêmes que sur une marque sous le vent : un engagement intérieur existe même entre des bateaux sur des amures différentes.

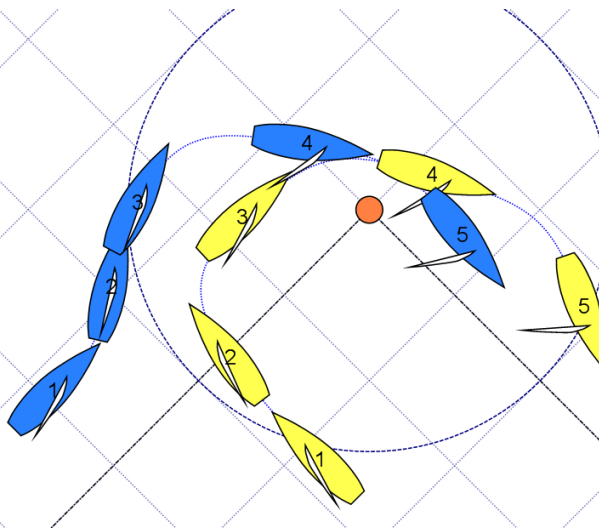
-la place à la marque est la même que l'on soit engagé à l'intérieur en étant prioritaire ou non prioritaire : « place pour un bateau pour naviguer sur sa route normale pour contourner ou passer la marque ».

##### **3.1.1 Engagé sur des amures différentes avec un virement dans la zone:**

**A- Dans la zone :** un bateau prioritaire (tribord) et engagé doit (« must ») virer pour contourner sur sa route normale.

SITUATION 1 Route normale à la marque au vent.

La pire solution pour jaune (tribord) , qui doit virer, est de permettre à Bleu (bâbord) d'attaquer le vent arrière derrière (sans engagement) et plus vite (car il n'a pas viré) :



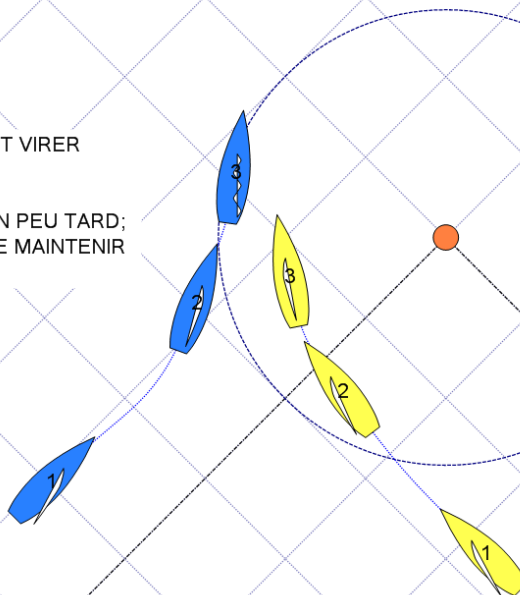
TEST REGLE 18  
Tribord doit virer si dans les 2 longueurs.  
Jaune doit éviter ce type de situation dans laquelle Bleu est en position favorable dès le début du vent arrière aussi longtemps qu'il ne met pas le nez au vent de Jaune.

Jaune va devoir trouver des solutions pour ralentir bâbord et sortir après la marque, soit plus vite, soit engagé sous le vent.

Les coureurs vont essayer d'utiliser les zones « grises » de la règle pour créer des calls difficiles pour les umpires.

## SITUATION 2 Virer au-delà de la route normale

JAUNE INTERIEUR ET PRIORITAIRE DOIT VIRER SUR UNE ROUTE NORMALE.  
BLEU DOIT SE MAINTENIR A L'ECART.  
JAUNE PEUT ETRE TENTE DE VIRER UN PEU TARD;  
BLEU PEUT ETRE TENTE DE NE PAS SE MAINTENIR A L'ECART.



Jaune dans la zone est soumis à la règle 18.3 mais il retarde clairement son virement au-delà de sa route normale :

- si Bleu se maintient à l'écart : pénaliser Jaune.
- Si Bleu ne se maintient pas à l'écart : pénaliser Jaune et Bleu. Il ne faut pas juger cela comme un seul incident, il y a deux fautes distinctes.

On peut imaginer beaucoup de variations autour de cette situation avec des réponses différentes des umpires.

Un exemple : Bleu est clairement au dessus de la layline bâbord. Jaune doit virer sur sa route normale lorsqu'il est dans la zone. Si Jaune vire sur sa route normale, on peut estimer que Bleu va être en tête après le passage de la marque.

En ne virant pas et en naviguant au-delà de sa route normale, Jaune enfreint la règle 18.3 et les umpires doivent décider si Bleu a enfreint la règle 10 ou si Jaune a enfreint de plus la règle la règle 16 (en naviguant au-delà de sa route normale, Jaune ne navigue plus dans la place à laquelle il a droit et la règle 21 ne s'applique pas (voir le principe du MR Call E6).

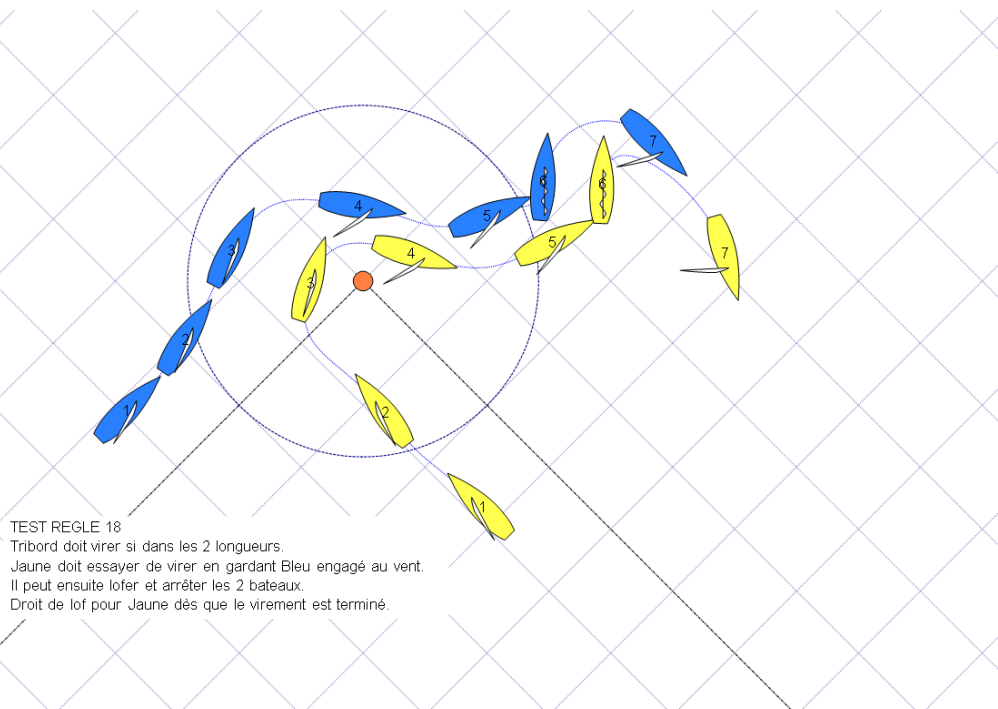
Jaune peut aussi, en ne virant pas, continuer à enfreindre la règle 18.3 et être pénalisé une 2<sup>ème</sup> fois pour cette règle.

Si Jaune « après avoir tenu compte d'une pénalité donnée, a obtenu un avantage en enfreignant une règle », les umpires pourront donner une pénalité à Jaune selon C 8.3.

Il sera peu probable de donner une pénalité rouge à Jaune car dans les positions 1, 2 et 3 Jaune est en position de contrôle. Jaune ne peut donc acquérir une position de contrôle durant ce passage de marque.

### SITUATION 3 Terminer le virement de bord et arrêter de contourner la marque

Copy of TSS software registered to marc.bouët





Jaune a l'obligation de naviguer sur sa route normale. Dès que le virement est terminé, Jaune n'a plus aucune obligation sous la règle 18.3.

Si Bleu est engagé à son vent, Jaune a le droit de lof. Jaune peut essayer d'arrêter les bateaux et provoquer une situation favorable pour lui au vent arrière.

## B Proche de la zone, mais à l'extérieur:

Tactiquement, il semble que Jaune (tribord) doit essayer de provoquer un croisement :

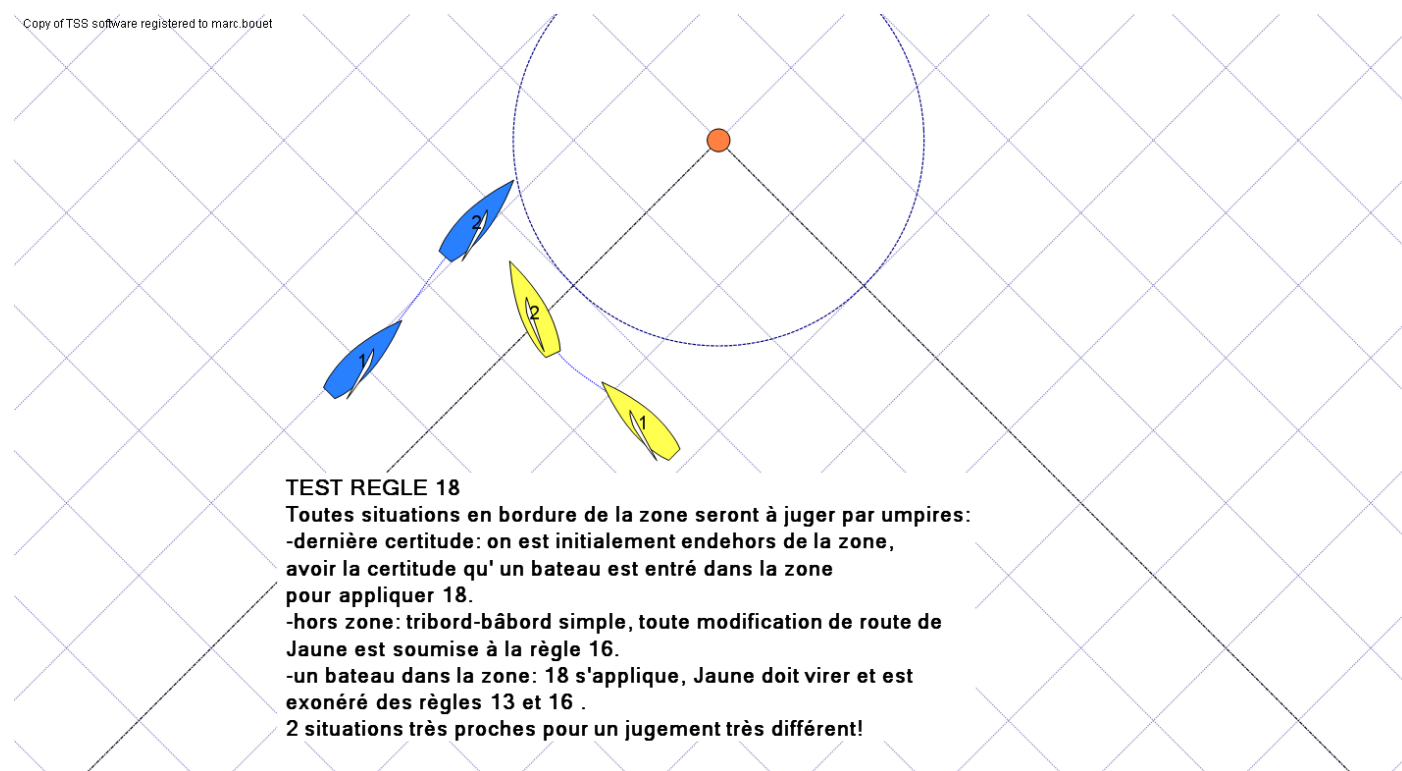
-soit légèrement en dehors de la zone : Bleu pénalisé règle 10.

-soit en virant pour entrer dans la zone. Dès que Jaune entre dans la zone et vire il est exonéré de la règle 13 (voir règle 21).

Les umpires devront avoir un positionnement parfait pour juger de l'entrée du 1<sup>er</sup> bateau en zone.

### SITUATION 4 Tribord-bâbord en dehors de la zone

Le bateau tribord, Jaune, devrait essayer de générer un croisement juste en dehors de la zone. Si Jaune est tribord en limite de zone, Bleu doit se maintenir à l'écart et n'a pratiquement aucune possibilité de prendre l'intérieur en abattant derrière Jaune (à mon avis Bleu ne doit jamais essayer d'abattre pour prendre l'intérieur sauf si un peu loin de la zone).

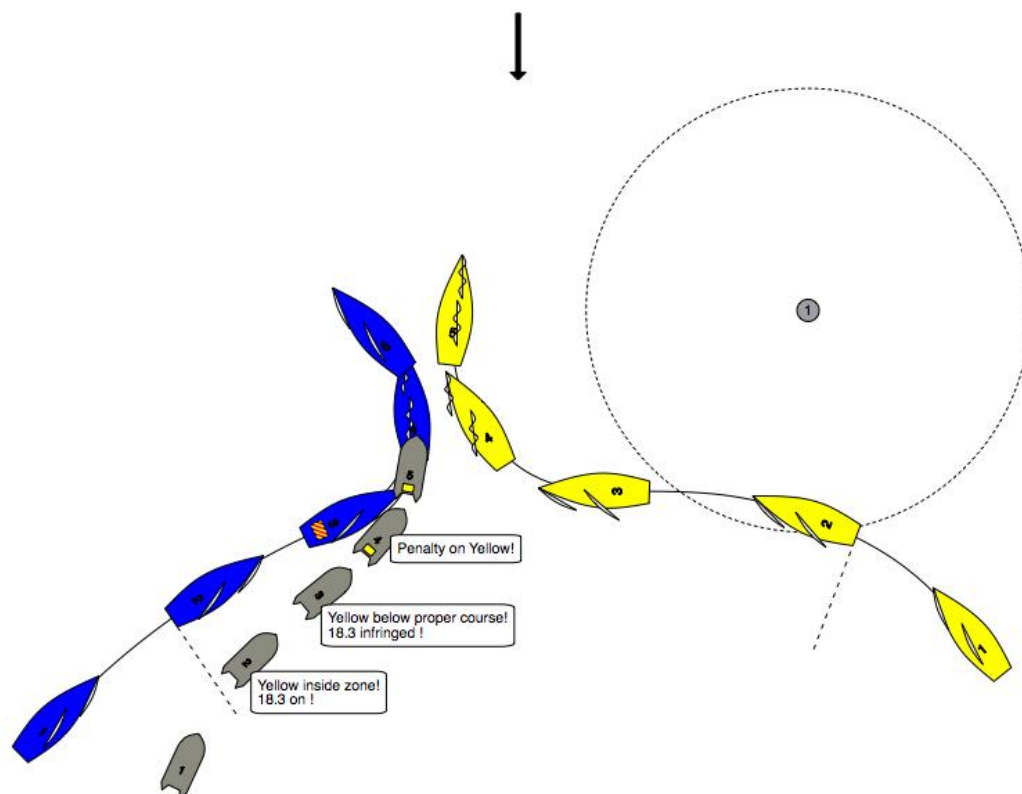


## SITUATION 5 Jaune (intérieur et tribord) entre en zone, abat et ressort de la zone

En position 2, les umpires sont certains que Jaune est entré dans la zone. Jaune a obligation sous la règle 18.3 de ne pas naviguer plus loin de la marque avant de virer sur sa route normale pour contourner.

Quand Jaune abat après la position 2, Jaune enfreint la règle 18.3 et doit être pénalisé si Bleu proteste.

Lorsque Jaune sort de la zone la règle 18 cesse de s'appliquer et Bleu doit se maintenir à l'écart que Jaune ait enfreint ou non la règle 18.3.



## SITUATION 6 Jaune rentre dans la zone en virant

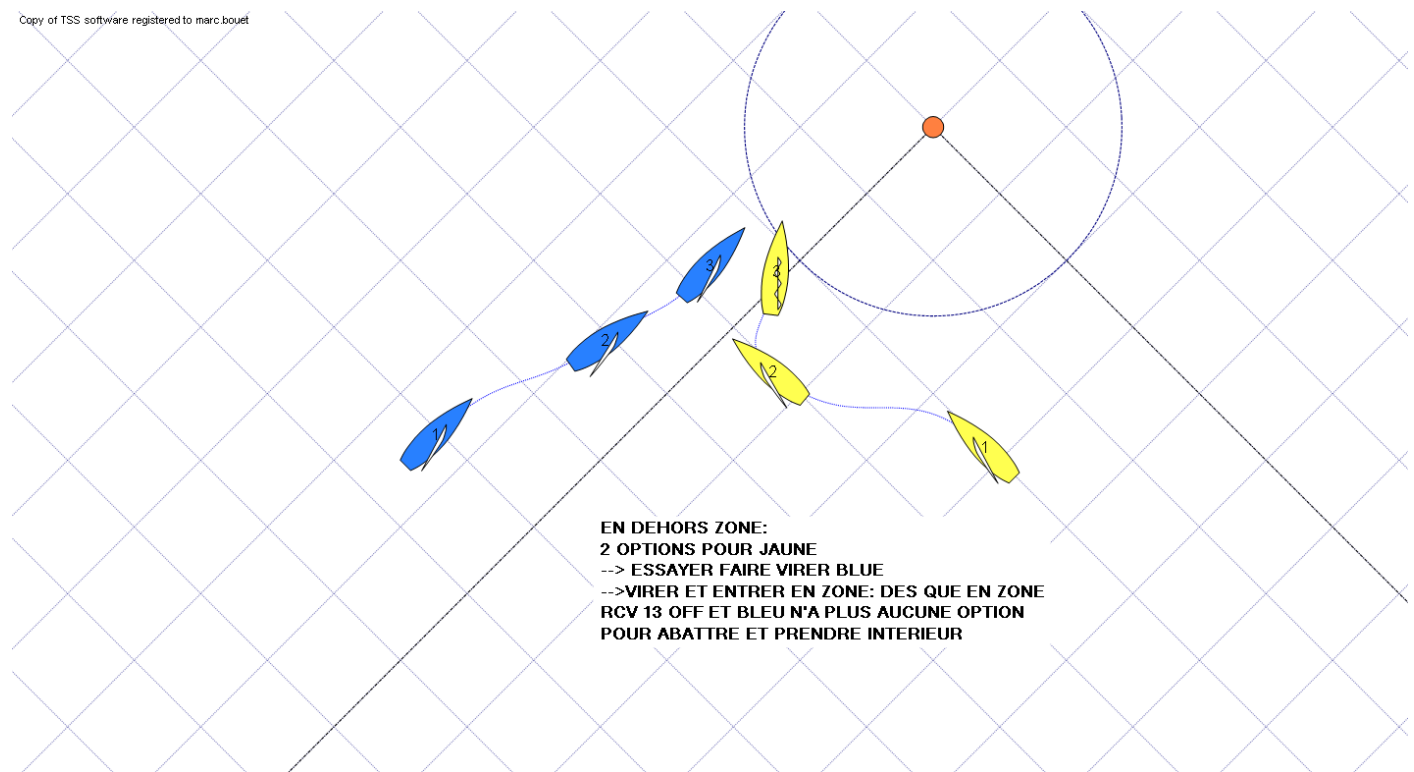
Cette situation demandera un jugement précis du moment de l'entrée en zone de Jaune : Jaune exonéré par RCV 21 des RCV 13 et 16 dès l'entrée en zone du 1<sup>er</sup> bateau.

**Dans la majorité des cas, Bleu (bâbord) doit se ralentir et essayer de rester décalé au vent sans se locker (ce qui est la pire situation voir dessin 3 ci-dessus).**

**Bleu doit essayer de rester derrière sans être locké au vent dans une position proche de la situation 1 ci-dessus.**

Bleu ne doit jamais mettre le nez entre Jaune et la marque avant qu'elle ne soit passée par Jaune : voir aussi MR call E7 et MR call E5 modifiés.

Copy of TSS software registered to marc.bouët



### 3.1.2 Engagés sur le même bord

- En bâbord, pas de changement sur une marque tribord au vent, le bateau sous le vent a le droit de lofer, y compris dans la zone et n'a pas obligation de contourner : le call MR E4 n'est pas modifié.
- En tribord, le bateau intérieur n'est pas prioritaire (donc 18.3 ne s'applique pas). Il a droit à la place à la marque et bénéficie de l'exonération de la règle 21 pour virer sur sa route normale.  
Il pourra y avoir une pénalité si le bateau extérieur ne donne pas assez de place et pour le bateau intérieur si il ne contourne pas sur une route normale.  
Si Jaune retarde son virement, voir MR Call E 6.

### 3.1.3 Sur des bords opposés plusieurs virements dans la zone

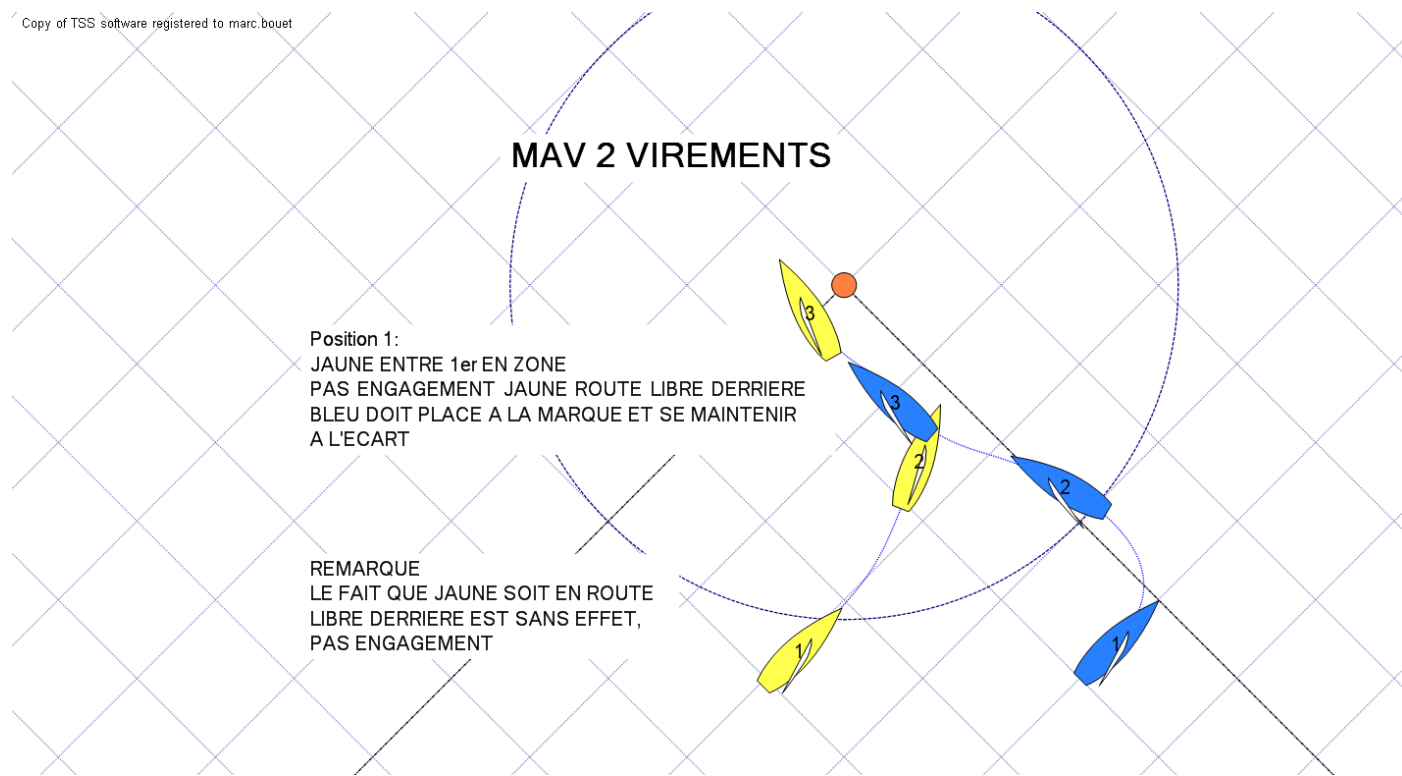
#### A Pas d'engagement à entrée en zone

SITUATION 7 Quand le 1<sup>er</sup> bateau entre en zone sans engagement, ce bateau a droit à de la place à la marque.

**Bien noter que ce bateau peut être en route libre devant mais aussi en route libre derrière.**

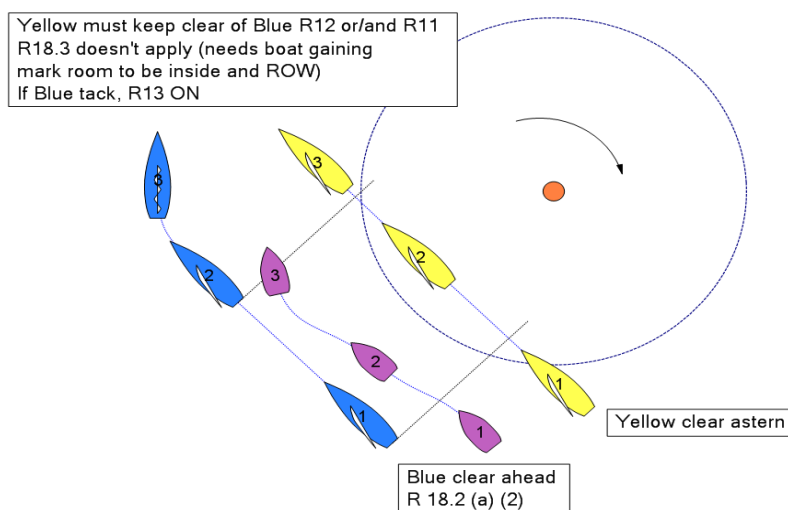
A partir de la position 1, Bleu doit de la place à la marque à Jaune.

Jaune est non prioritaire, la règle 18.3 ne s'applique pas et Jaune n'a aucune obligation de virer. De plus, si par la suite Jaune enfreint les règles 12 et 13, puis 12, 15 ou 16 lorsqu'il contourne la marque sur sa route normale, il doit être exonéré (règle 21).



## SITUATION 8 Mêmes droits et obligations que situation précédente

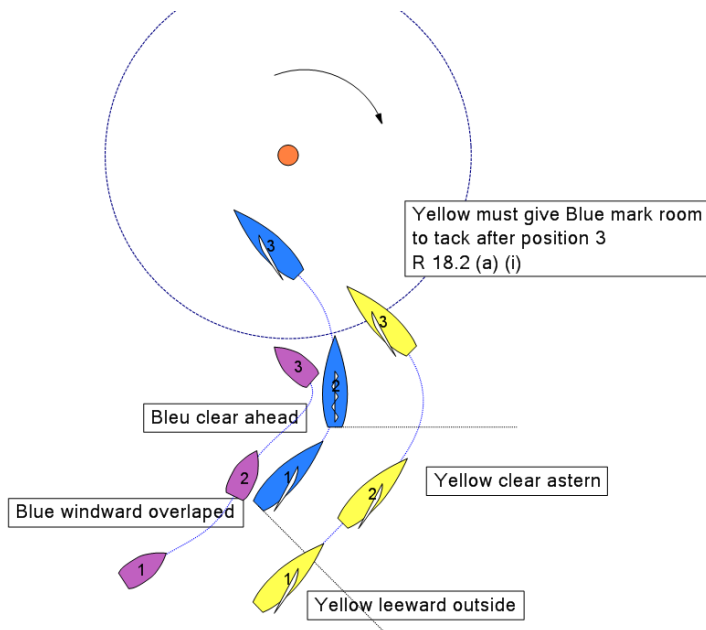
Copy of TSS software registered to marc.bouet



Jaune est non prioritaire, donc non soumis à la règle 18.3. Jaune peut ici entrer en zone et ressortir.

### SITUATION 9 : Rupture d'engagement juste avant d'entrer dans la zone.

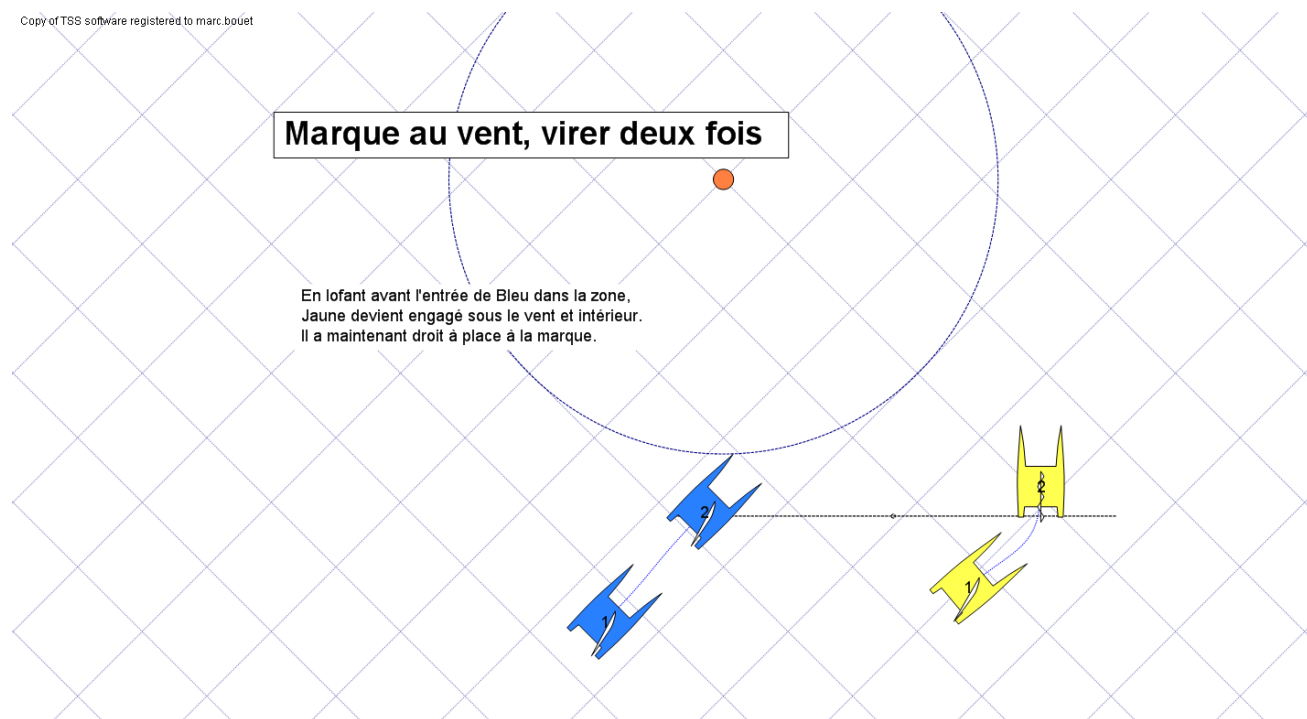
Copy of TSS software registered to marc.bouet



La modification de route de Bleu juste avant d'entrer en zone a rompu l'engagement. Les umpires doivent anticiper ce type de modification tardif et se positionner pour être en mesure de juger correctement (en cas de doute utiliser systématiquement la règle 7 de dernière certitude).

### SITUATION 9 bis : établissement d'un engagement juste d'entrer dans la zone

Copy of TSS software registered to marc.bouet



De façon contraire au cas précédent, un lof de Jaune peut créer un engagement un peu avant l'entrée en zone de Bleu, ce qui lui donne la place à la marque.

## B Avec engagement et plusieurs virements

Pour toute arrivée en dessous layline bâbord, on peut avoir des situations nouvelles.

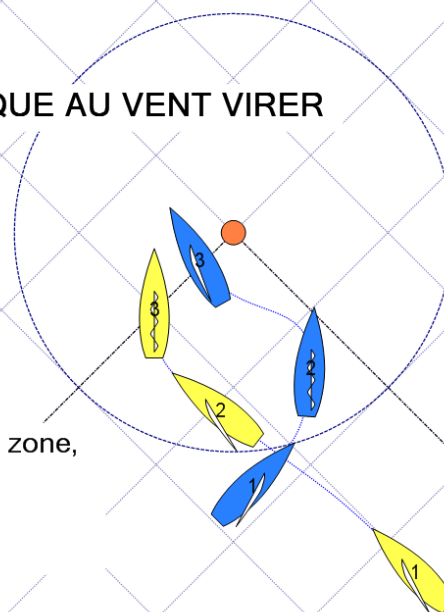
SITUATION 10 : bâbord rentre dans la zone et croise devant tribord qui est alors engagé à l'intérieur.

Bleu doit laisser la place à la marque à Jaune, en passant devant ou derrière. Sur le dessin 10, en position 3, pénaliser Bleu.

Copy of TSS software registered to marc.bouet

### MARQUE AU VENT VIRER

En position 1: Bleu entre le 1<sup>er</sup> dans la zone, Jaune est alors engagé et intérieur. Jaune a droit à place à la marque, Bleu doit rester derrière.



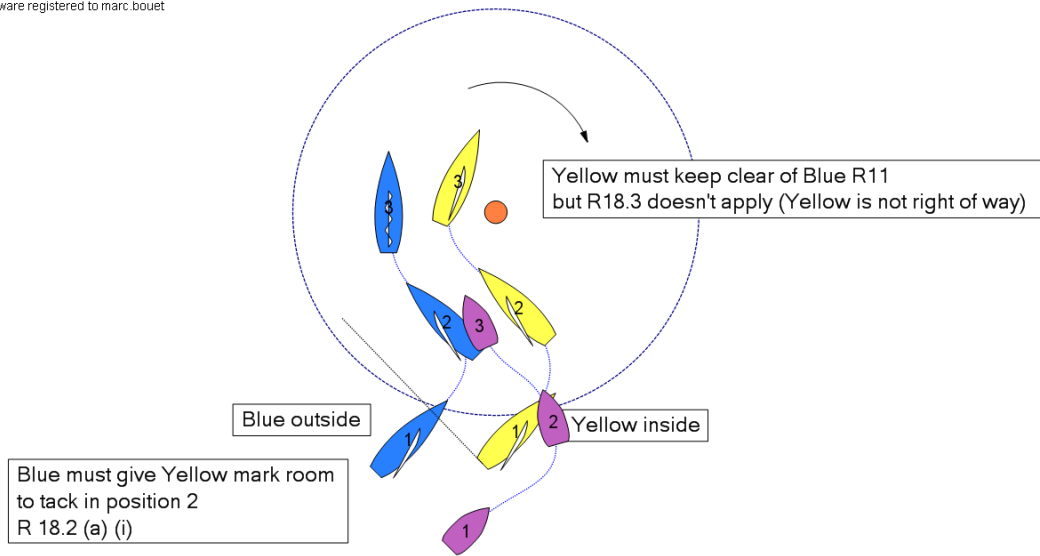
SITUATION 11 : quand Jaune ou Bleu rentre le 1<sup>er</sup> en zone, Jaune est prioritaire.

Jaune et Bleu entrent dans la zone engagés, Jaune intérieur ayant droit à place à la marque.

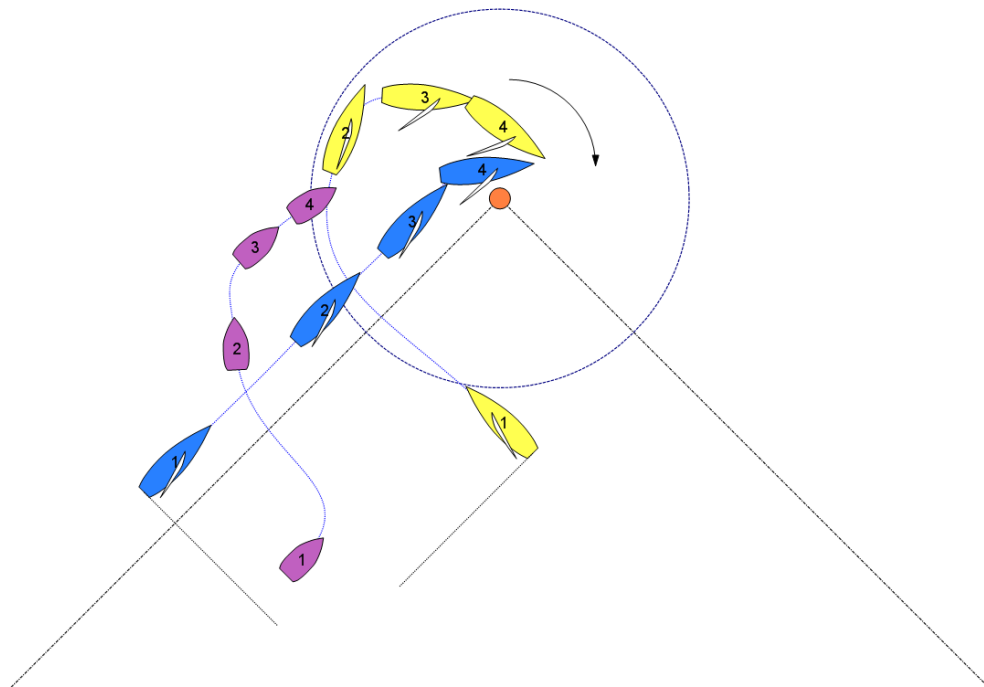
Cette place comprend la place pour virer, même si jaune doit virer 2 fois. Après le 1<sup>er</sup> virement, Jaune est non prioritaire et la règle 18.3 ne s'applique plus.

Pour ces 2 virements, si Jaune navigue sur sa route normale, Jaune est exonéré si il enfreint une règle de la section A, ou les règles 15 et 16 (règle 21). Bleu doit en permanence de la place.

Si Jaune retarde son 2<sup>ème</sup> virement l'exonération de la règle 21 disparaît (voir MR Call E6).



## SITUATION 12



Quand Jaune entre dans la zone, il est intérieur, prioritaire et a droit à place à la marque. Aussi longtemps que les bateaux sont engagés, la règle 18.3 s'applique, cependant elle cesse de s'appliquer dès que Jaune a croisé la route de Bleu.

Si Jaune ne vire pas sur sa route normale avant que l'engagement avec Bleu soit rompu, Jaune risque d'être pénalisé si Bleu proteste.



Bleu doit en permanence de la place à la marque. En position 4, quand jaune abat à la marque, il est sur sa route normale pour contourner et est exonéré de son infraction à la règle 11 par la règle 21.

Pénaliser Bleu en position 4.

### 3.1.4 Passer en route libre devant :

Quelles possibilités de « trapper » Bleu si jaune entré en route libre devant ?

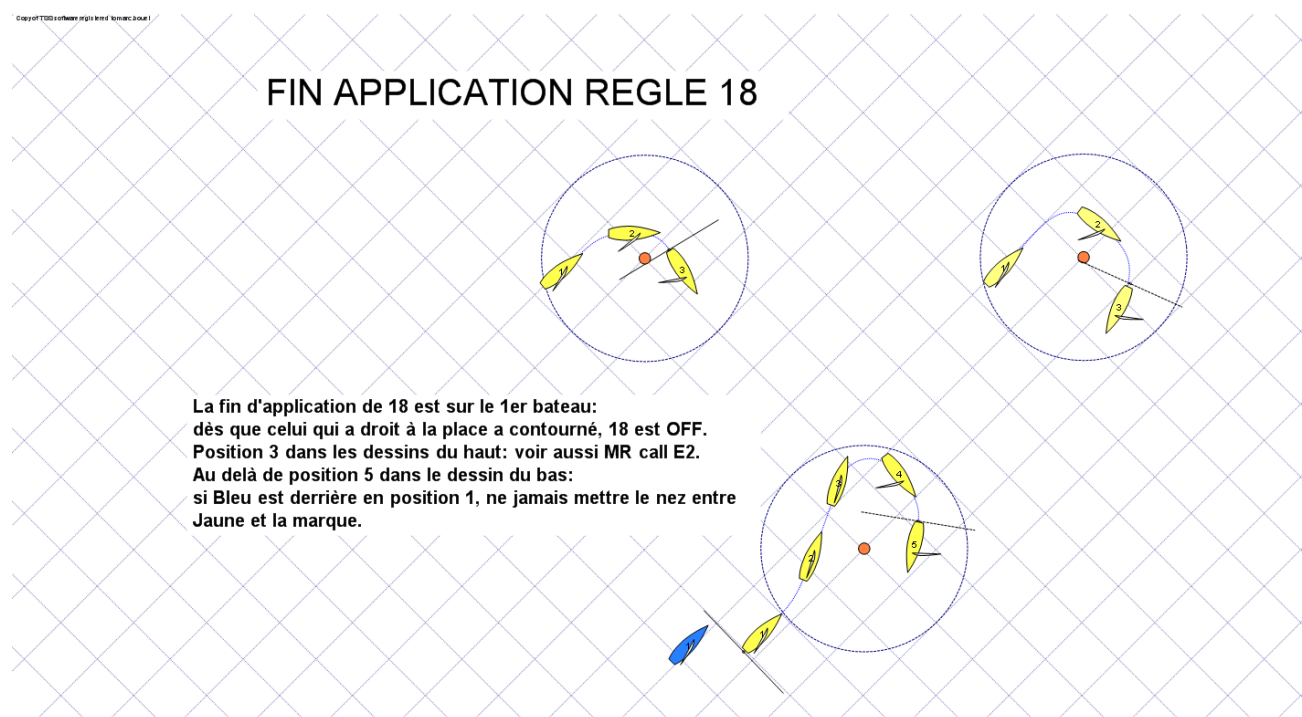
Pas de différence : si un bateau est entré dans la zone en route libre devant, il n'a aucune obligation de suivre une route normale de contournement, la règle 18.3 ne s'imposant qu'à un bateau prioritaire à l'intérieur devant virer ou empanner :

Voir cas inférieur du dessin ci-dessous et le call MR E1 ne donnent aucune obligation à Jaune de suivre sa route normale de contournement dès l'entrée en zone. Bleu doit se maintenir à l'écart.

Quelles possibilités de gybe set ? Quand cela devient-il trop tard ?

Le call MR E2 test modifié: le jugement reste identique, aussi longtemps que sa trajectoire de contournement intègre naturellement un empannage un bateau en route libre devant a droit à place et règle 21.

Ce bateau sera en difficulté si il empanne trop loin et tard ou s'il marque une interruption de trajectoire (comme dans les règles normales).



(dessin repris du document explicatif ISAF)



## 3.2 Situations à la marque sous le vent

Les changements sont moins radicaux sur une marque sous le vent puisque nous avons déjà un engagement entre des bateaux sur des bords différents au portant dans la zone avec la RCV 18.

### 3.2.1 Bateaux engagés

Le principal changement réside dans la nouvelle définition « place à la marque » :

« la place à la marque est la place pour un bateau pour naviguer sur sa route normale pour passer ou contourner la marque ».

Ce qui veut dire : avec cette définition, un bateau intérieur et non prioritaire a droit à plus de place qu'avec la précédente définition. Ce bateau a droit à la place pour faire une route normale autour de la marque au lieu de la « place pour contourner la marque tel que nécessaire pour effectuer le parcours ».

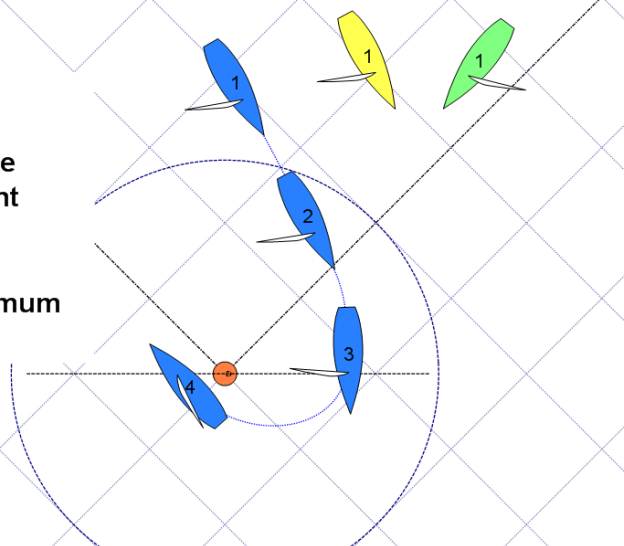
Un bateau intérieur et prioritaire a droit à la même place qu'avec la précédente définition. Il peut être limité par la règle 18.3 (identique à l'ancienne 18.4) et ne pas devoir empanner plus loin que nécessaire pour contourner la marque. A une porte, pas de règle 18.3, ce bateau peut suivre sa route normale ou tactiquer comme il le souhaite pour prendre plus de place ou changer de marque.

#### Situation 13

Copy of TSS software registered to marc.bouet

### Contourner sur une route normale

Bleu au contact avec Jaune ou Vert a droit à la même place à la marque.  
On doit pouvoir juger cette route normale par rapport à une perpendiculaire au vent passant par la marque:  
Bleu en 3 a droit à un écart latéral permettant de passer en 4 avec un minimum d'écart latéral.



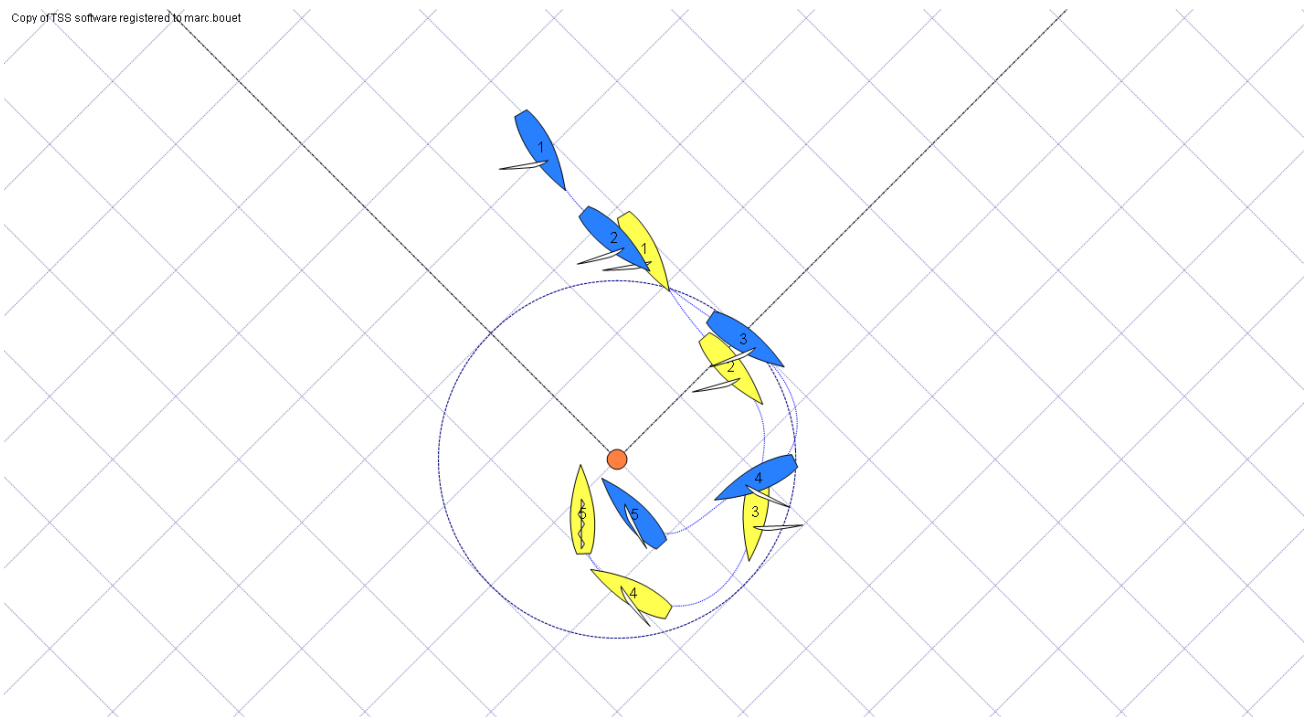
Bien noter que 18.3 ne s'applique pas à une porte.

### 3.2.2 Sans engagement :

Pas de changement, aussi longtemps que le bateau entré en route libre devant reste dans la zone, le bateau en route libre derrière doit de la place et se maintenir à l'écart.

Si pendant le contournement, le bateau en route libre derrière vient s'engager à l'extérieur, la règle 18.3 s'applique aussitôt et le bateau intérieur ne peut prendre plus de place qu'une route normale : voir call MR J1 non modifié.

#### SITUATION 14 Problème : place donnée librement



Jaune, en route libre devant, contourne en laissant beaucoup de place.

Aussi longtemps que les bateaux sont en route libre et que Jaune reste dans la zone, Jaune n'a aucune restriction.

Quand Jaune lofe après la position 4, Jaune navigue au dessus de sa route normale en dehors de la place à la marque à laquelle il a droit. Jaune n'est donc plus exonéré par la règle 21 si il enfreint une règle de la section A ou les règles 15 et 16.

Bleu doit en permanence se maintenir à l'écart de jaune y compris en passant la marque du mauvais côté.

Cependant si au moment où Jaune commence à lofer, Bleu est engagé entre Jaune et la marque, Jaune doit donner à Bleu la place pour se maintenir à l'écart alors qu'il navigue au dessus de sa route normale.

Si Bleu pouvait répondre et se maintenir à l'écart, y compris en passant la marque du mauvais côté, mais ne l'a pas fait : pénaliser Bleu.

Si Bleu se maintenait à l'écart lorsque Jaune a lofé au dessus de sa route normale et si Jaune n'a alors pas laissé de place, pénaliser Jaune.

## CONCLUSION

Ce qui est nouveau pour les umpires :

- Définir qui entre en zone le 1<sup>er</sup> et quelles sont les priorités à ce moment.
- Décider de la route normale quand les bateaux approchent une marque au vent sur des bords opposés.
- Utiliser la règle de dernière certitude en cas de désaccord sur les règles de la section A pour prendre une décision.
- Se mettre d'accord sur la route normale à une marque au vent et utiliser la dernière certitude avant de décider qu'un bateau a dépassé sa route normale.

Ceci demandera des jugements précis des umpires et un positionnement adapté en conséquence.

Les skippers de match racing sauront probablement étirer la règle à leur avantage, ce sera donc un bon test !