

La course par équipe

1- Quelles équipes?

On peut courir avec des équipes de 2, 3 ou 4 bateaux : les compétitions entre différentes équipes se font sur un format type match racing : avec des phases de poules (type Championnat, chaque équipe rencontre chacune des autres équipes) et des phases finales par élimination selon un tableau type tennis (1/4 de finales, 1/2 et finale).

1-1 Equipes de 2 bateaux:

La stratégie est simple, voire simpliste, **le bateau qui finit dernier fait perdre son équipe.** La stratégie consiste pour l'équipier du dernier à retarder au moins l'un de ses adversaires par tous les moyens licites.

Sauf si les deux bateaux d'une équipe sont en tête, la course reste ouverte jusqu'à l'arrivée.

Le jeu se rapproche par beaucoup de côtés du match racing tout en étant plus simple et plus riche en situations.

Un spécialiste du match racing comprendra de suite une majorité des situations à exploiter. A l'inverse, faire de la course en équipe de deux permettra d'appréhender sous une forme plus ludique et moins agressive les règles de course et les principes de la course au contact.

Sous cette forme, l'arbitrage sur l'eau est indispensable. On peut donc en profiter pour :

- former des arbitres et umpires.
- Faire arbitrer les coureurs (surtout à l'entraînement).

1-2 Equipes de 3 et 4 bateaux:

Cette forme existe pour certaines compétitions mondiales:

Championnat Monde Team Racing

Monde Optimist et Monde 420.

Avec des équipes de 3 ou 4 la victoire est plus (voire trop) favorisée.

Cela ressemble donc un peu à une régata à 6 dans laquelle il faut gagner, comme d'habitude!

→ par équipe de 3:

1,4 et 6 ou 1, 5 et 6 sont les deux seules combinaisons qui font perdre le vainqueur.

1 et 3 gagne à tous les coups, 2 et 3 aussi sauf 2,3 et 6.

→ par équipe de 4 les calculs deviennent très compliqués :

il y a 36 points à partager : en cas d'égalité à 18, l'équipe qui ne comprend pas le vainqueur gagne :

les combinaisons minimum pour gagner à égalité sont donc :

3, 4, 5 et 6

2, 4, 5 et 7

2, 3, 5 et 8

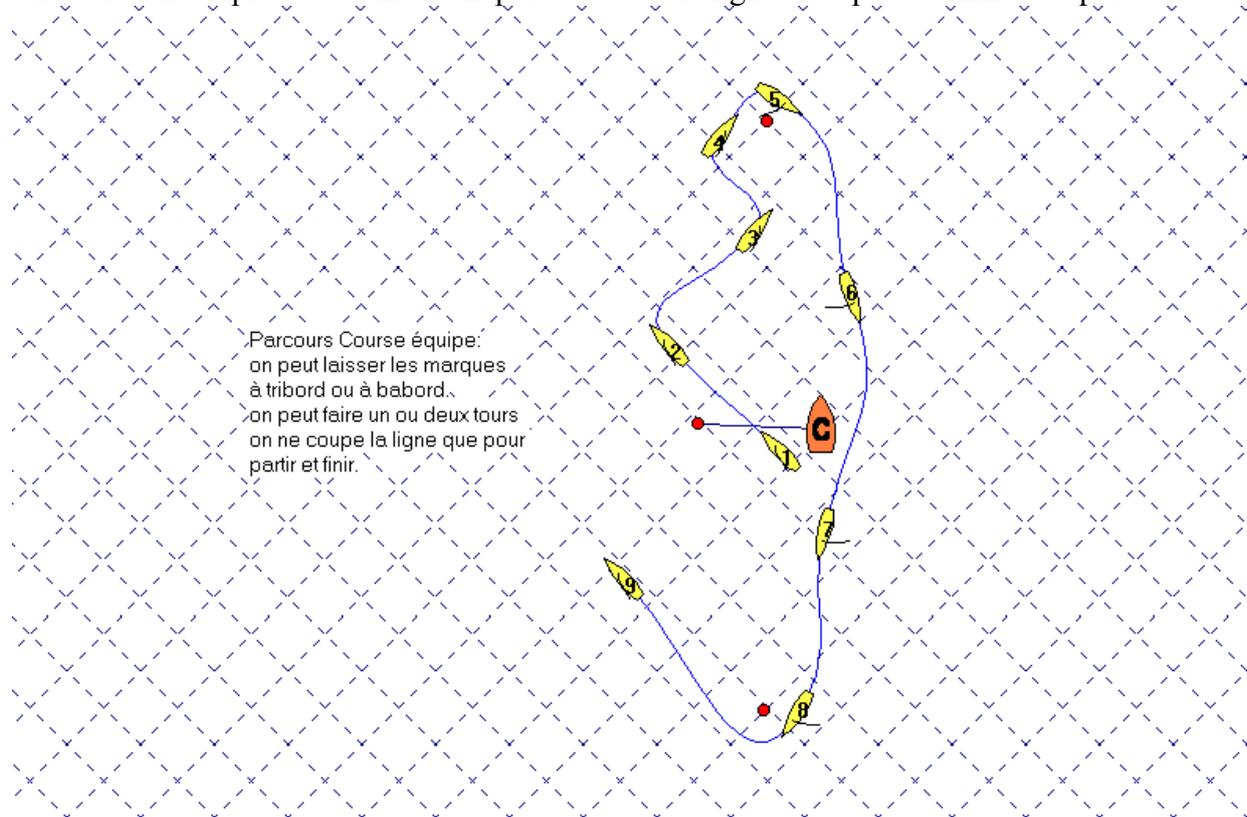
2, 3, 6 et 7

C'est simple non ?

2 - Quel parcours?

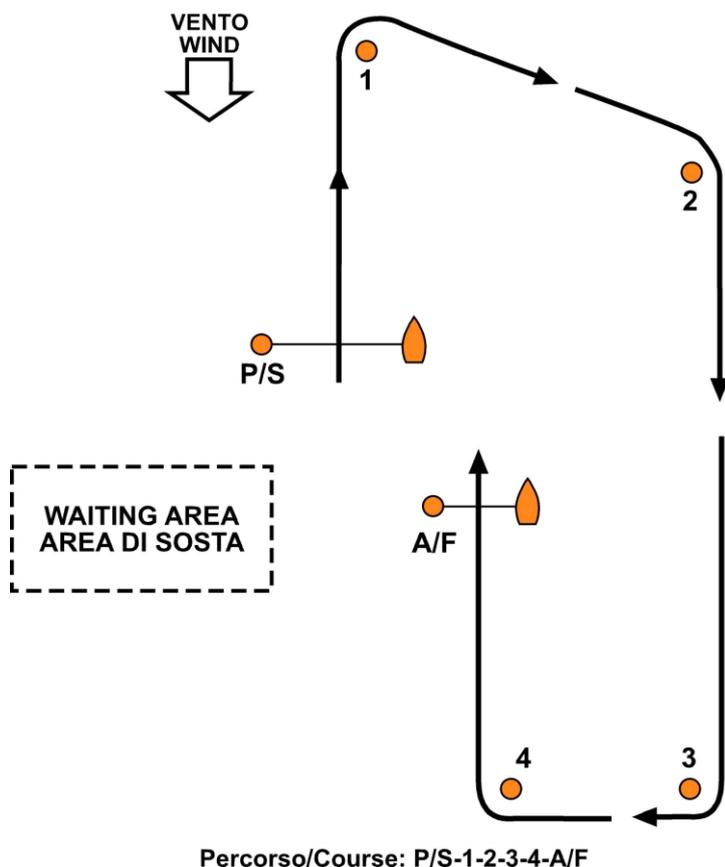
Entrainement :

Une solution simple est d'utiliser un parcours avec la ligne de départ au milieu du parcours.



4 marques suffisent pour mettre en place un parcours.
Finir par un bord de près, même court est indispensable.

Les parcours de compétition



Les parcours utilisés sont de ce type, avec deux bords de près courts, deux largues et un vent arrière.

L'implantation est complexe avec 8 marques mais elle permet de faire à la suite un grand nombre de matches avec une zone départ et une zone arrivée séparées et une zone d'attente pour les équipes entre 2 matches.

Tactiquement les bords de largue et les passages de marque à cette allure ne sont pas sans intérêt.

3 la procédure de départ

La procédure de départ est très raccourcie:

Avertissement à 3 minutes

Préparatoire à 2 minutes avec pavillon P.

Signal sonore long à 1 minute

Départ.

Il est important pour chaque équipe de rester très vigilante sur les départs qui vont la concerner dans une succession de procédures et de bien repérer très vite sa position par rapport à celle de ses adversaires, et ceci avant même que la course ne commence réellement au signal des 2 minutes.

4 L'arbitrage et les pénalités

L'arbitrage direct sur l'eau est obligatoire, compte tenu de la multiplicité possible des incidents.

Chaque bateau qui estime qu'un adversaire a fait une faute doit le signaler, à son adversaire et aux arbitres :

Il faut alors héler (Protest) et montrer un pavillon JAUNE ou ROUGE.

L'adversaire peut alors accepter sa faute dès que possible (sous quelques secondes) et faire une exonération: soit un 270°.

Après avoir attendu, à défaut de voir un bateau faire une exonération, l'arbitre signifiera sa décision qui pourra être:

- pas de faute: pavillon vert ou signe négatif de la main (pas de coup de sifflet)
- siffler et désigner le concurrent fautif qui devra effectuer une pénalité: 270° plus un tour soit 630° au total.

Il est important de bien noter la différence de coût entre une exonération, faute reconnue qui ne coûte que 270° et une pénalité infligée par l'arbitre qui coûte 630°.

Bien connaître les règles, bien estimer sa faute ou celle des autres est alors capital :

Pour infliger exonérations et pénalités aux adversaires, mais aussi pour savoir avec discernement ne pas réparer lorsqu'il n'y a pas faute, ou s'exonérer lorsqu'il y a faute plutôt que d'être pénalisé.

L'arbitre doit être patient pour bien attendre quelques secondes (afin de permettre une exonération) avant de pénaliser si nécessaire.

5 - Quelles règles?

Les règles de base restent les règles de l'ISAF.

Mais certaines règles spéciales sont définies dans l'annexe D.

Un Call Book répertoriant un certain nombre de situations de course par équipes est publié par l'ISAF (disponible en anglais sur site ISAF onglet « documents en rules »).

Quelques modifications ;

- la règle 18.4 est supprimée.

Rappel règle 18.4

"Empanner: quand un bateau prioritaire engagé à l'intérieur doit empanner à une marque pour suivre sa route normale, il ne doit pas jusqu'à ce qu'il empanne passer plus loin de l'obstacle qu'il n'est nécessaire pour suivre cette route".

Voir dessin application tactique plus loin.

- la règle 41 (aide extérieure) est modifiée pour autoriser l'aide d'un voilier coéquipier.
- il est permis à un bateau de faire une faute (en termes de règles de route) sur un équipier à condition qu'il n'y ait pas de contact.
- on ne peut prétendre à une réparation lorsqu'on subit un dommage de la part d'un équipier.

Attention: même si ralentir les adversaires est une base du jeu, on ne peut gêner qu'un adversaire qui est sur la même portion de parcours que nous. Un croisement et une gêne reste possible à condition d'être sur une route normale.

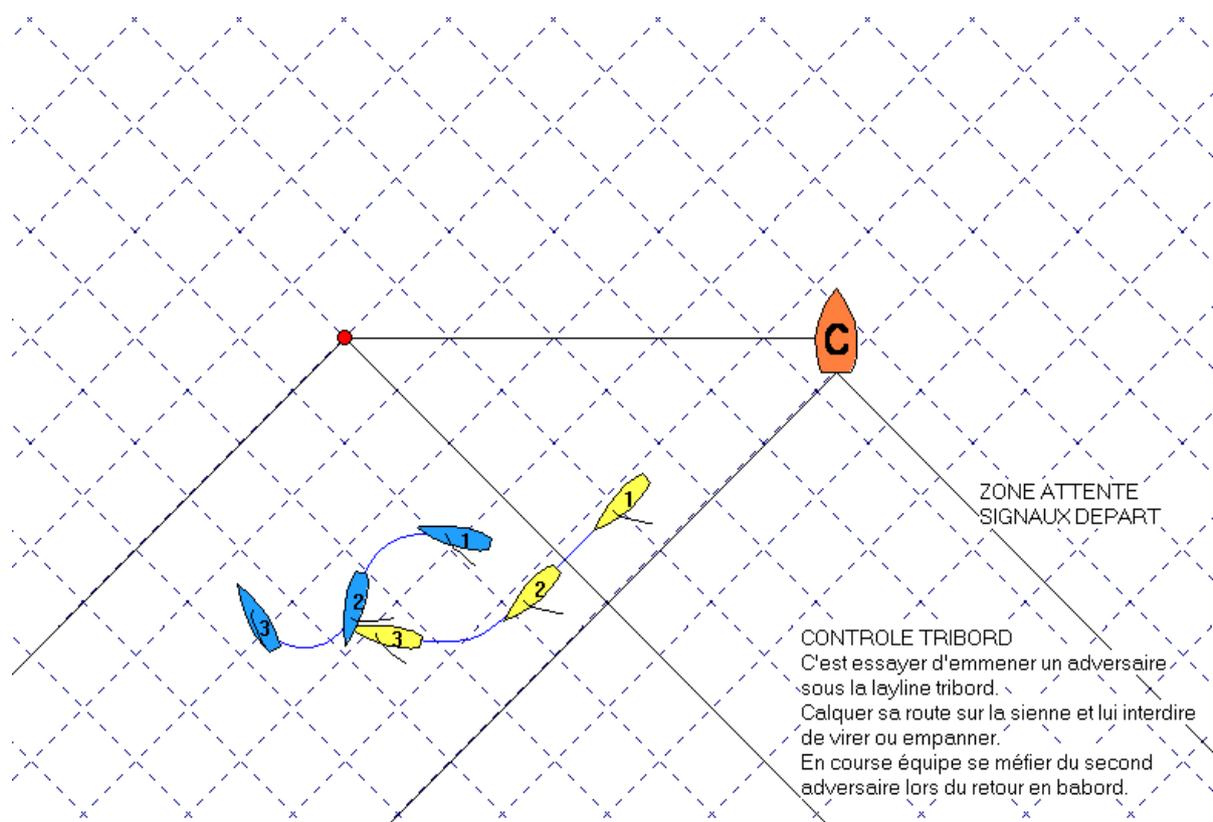
6 Quelques tactiques de base

6-1 Le départ:

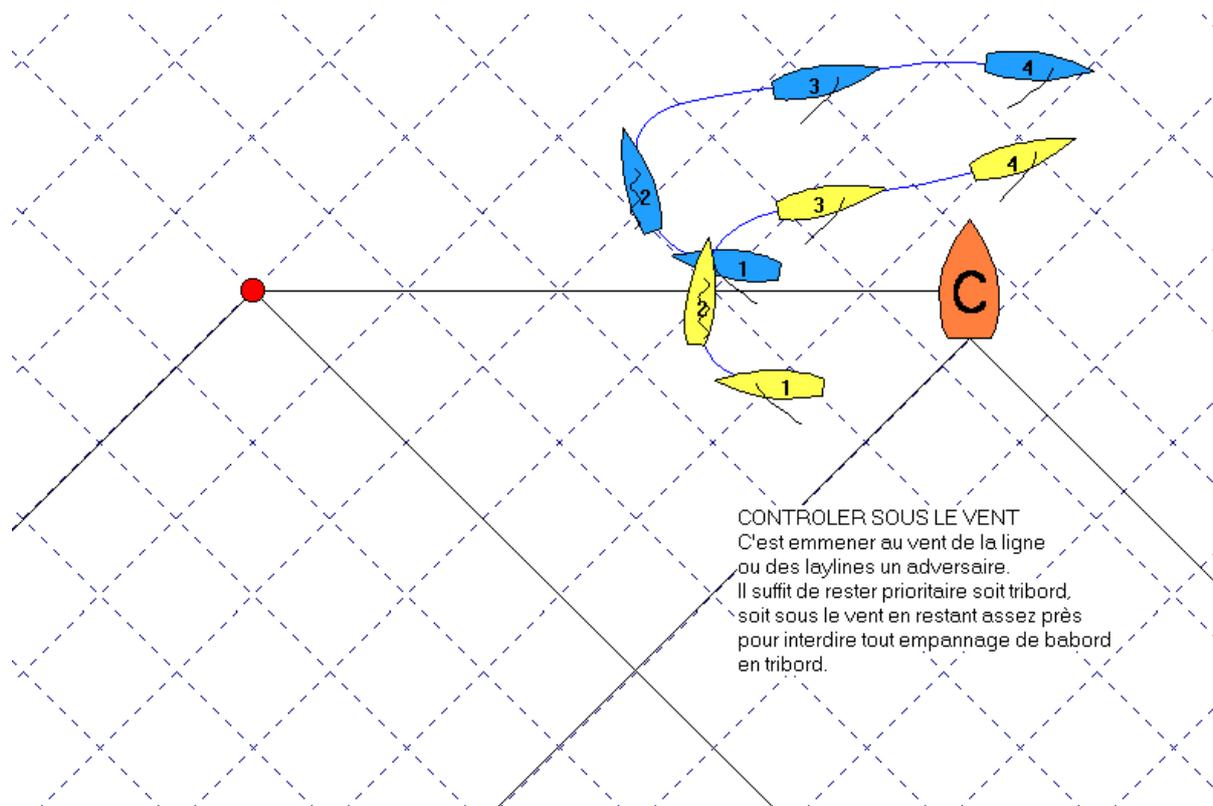
Ne pas être à gauche de ses adversaires et à gauche de la ligne de départ au signal d'avertissement paraît être avisé. A partir du signal des deux minutes, les bateaux sont en course.

Utiliser alors les techniques de base du contrôle en match racing:

- chercher un contrôle en tribord



- chercher un contrôle sous le vent



- chercher un contrôle en babord pour éloigner l'adversaire vers la droite.

Comme en match racing il faudra savoir passer d'un type de contrôle à l'autre puis revenir partir devant.

Ce type de départ est un excellent exercice pour tout régatier, moins angoissant et moins agressif que le match racing mais tout aussi instructif.

6-2 Les deux équipiers devant:

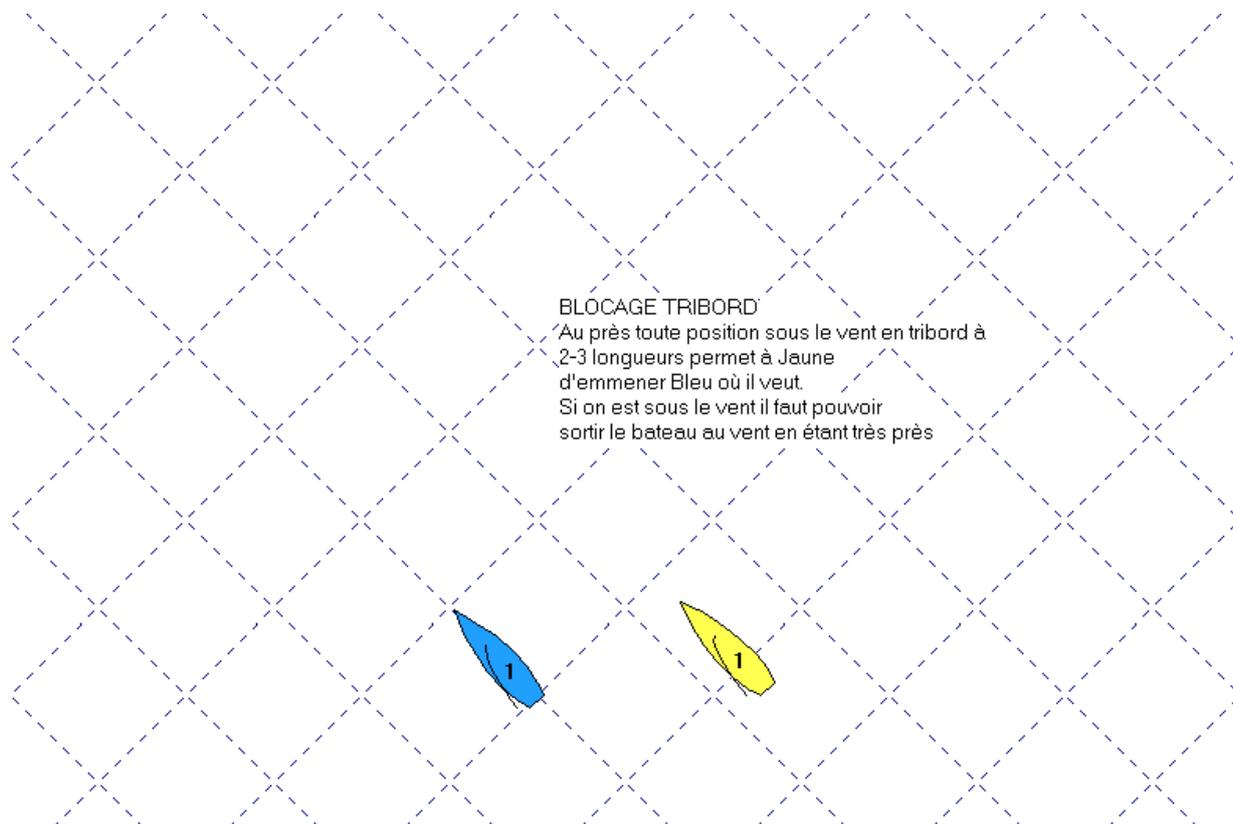
Une seule tactique, terminer au plus vite en ne gênant jamais son partenaire, en ralentissant les adversaires.

6-3 Bateaux intercalés

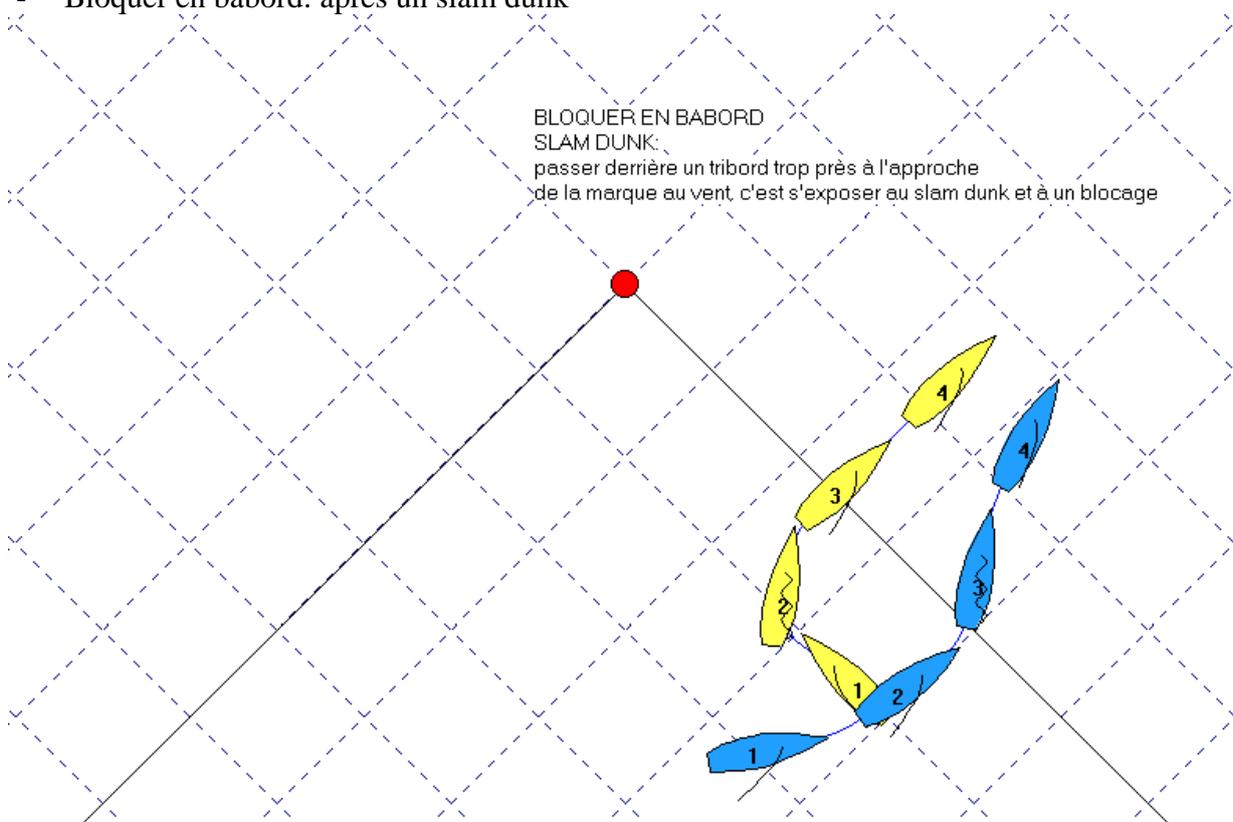
Toutes les possibilités pour faire passer dernier l'un des adversaires doivent être utilisées. Terminer 1^{er} sans aider ses partenaires est souvent inutile.

6.3.1 Sur un bord de près:

- Bloquer en tribord: interdire le virement



- Bloquer en babord: après un slam dunk



En particulier à l'approche de la layline babord, tout croisement proche derrière un tribord est source de slam dunk.

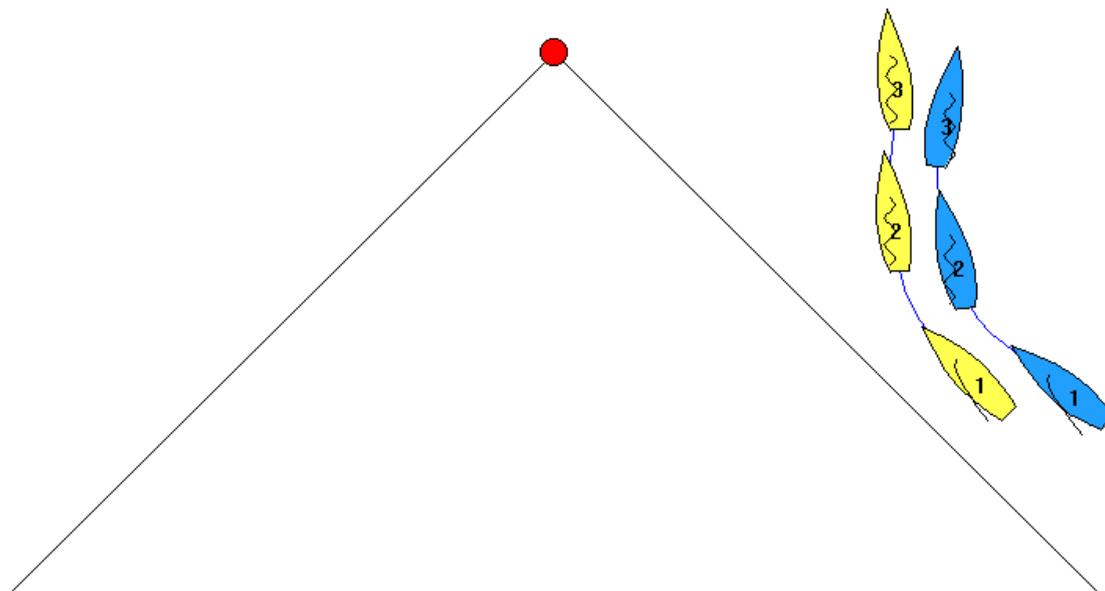
Réponse: éviter de croiser très près, garder la place pour virer en même temps.

- Engager au vent sur une lay **line**:

A éviter dans tous les cas: s'engager au vent d'un adversaire au dessus d'une lay line

BLOQUER AU VENT

Sur une layline, s'engager au vent d'un adversaire, lui permet de lofer, d'arrêter les deux bateaux et d'attendre que son partenaire double tout le monde



6.3.2 Sur les marques:

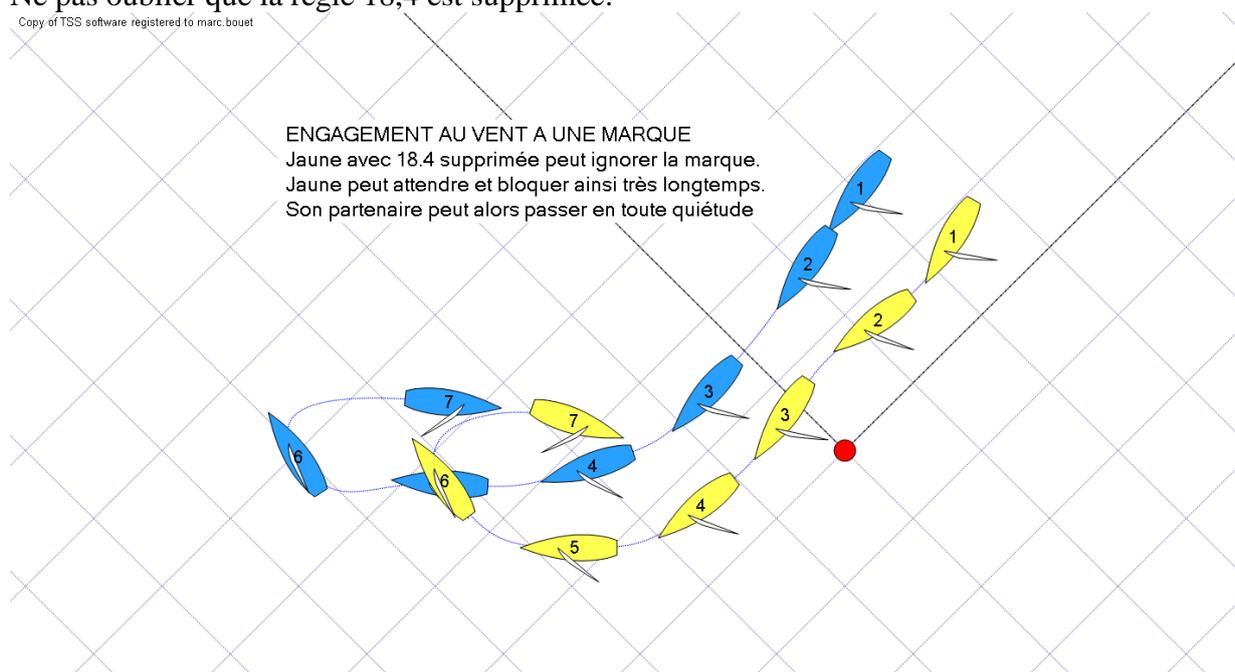
- Engager au vent et emmener loin adversaire: c'est la même stratégie que la précédente, au lieu de lofer et arrêter les deux bateaux avant la marque, il suffit de continuer au près au delà de la marque, le bateau au vent ne peut abattre, et votre équipier peut passer en toute quiétude.

Ne pas oublier que la règle 18,4 est supprimée:

Copy of TSS software registered to marc.bouet

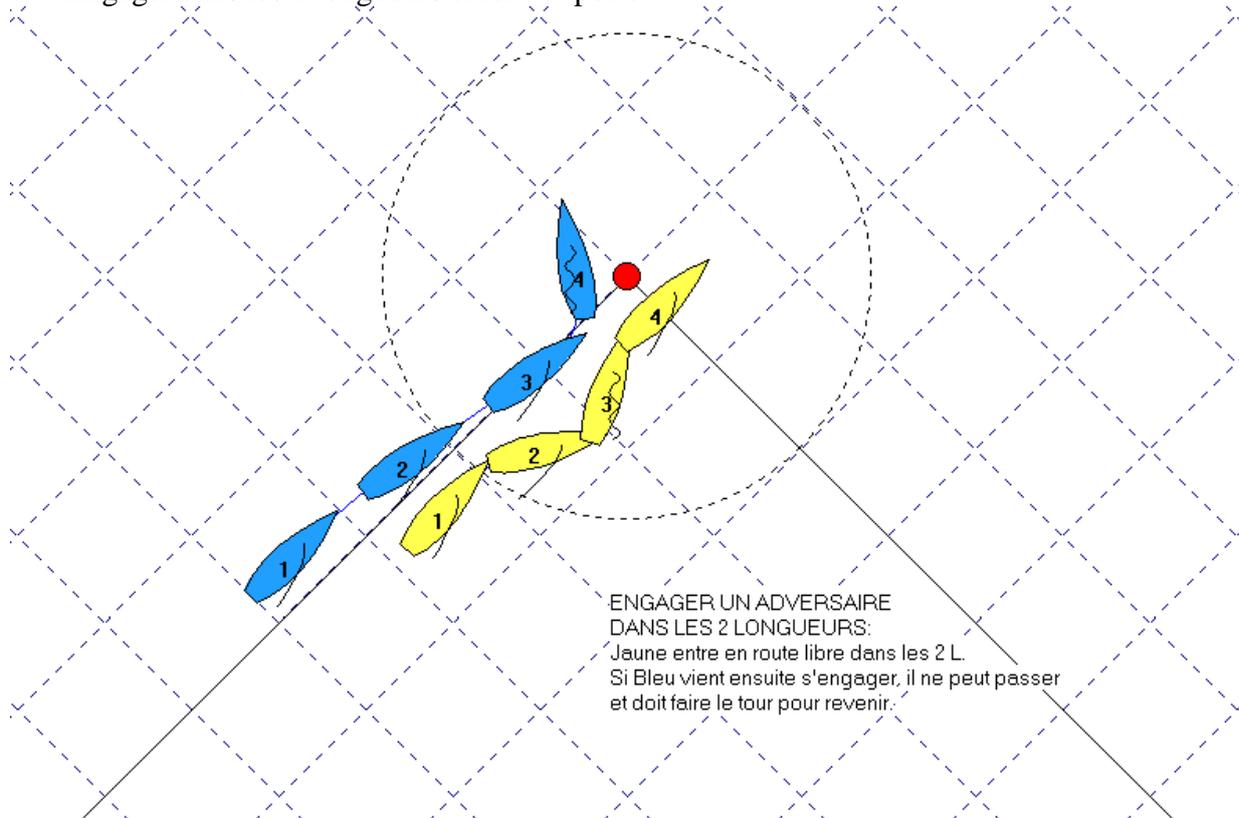
ENGAGEMENT AU VENT A UNE MARQUE

Jaune avec 18.4 supprimée peut ignorer la marque.
Jaune peut attendre et bloquer ainsi très longtemps.
Son partenaire peut alors passer en toute quiétude



Tout engagement au vent à l'extérieur sur un bateau ayant droit de naviguer au dessus de la route normale est donc une grave erreur.

- Engager dans les 2 longueurs et fermer porte



4.3.3 Au vent arrière:

Engager au vent et lofer: tout engagement au vent d'un adversaire qui a droit de naviguer au dessus de sa route normale correspond à prendre le risque d'un lof de sa part qui peut lui permettre de faire passer son équipier devant vous.

Même si votre adversaire s'est engagé en venant d'une position en route libre derrière, il peut reprendre ce droit (utilisation des techniques MR pour reprendre ce droit).
S'il y parvient il peut alors vous emmener au delà de la layline.

CONCLUSION

Bien d'autres options tactiques doivent pouvoir être trouvées.

La majorité des options à rechercher doivent permettre de retarder un ou des adversaires afin d'aider ses partenaires.

La course par équipe devrait être un jeu faisant partie de l'arsenal d'entraînement de tous nos coureurs depuis l'Optimist jusqu'à l'Equipe de France.