

La course par équipe

Par Marc Bouet le 1/12/99

Ce type de compétition est pratiquement inconnu en France.

La seule compétition qui existe est la Coupe de France des Clubs, compétition très récente et dans laquelle nos coureurs et arbitres sont encore assez démunis.

Dans les pays anglo-saxons, il existe une tradition de compétition par équipes, un championnat du monde annuel existe dans lequel la France a bien souvent été absente.

Cette tradition n'existe pas en France, le calendrier des épreuves actuelles ne permettant pas d'ajouter une discipline nouvelle.

Cette remarque du calendrier, nous l'avons déjà entendue pour le match racing il y a quelques années (rappelons que les premières épreuves de match racing en France datent de 1987), elle est maintenant surmontée.

Pourtant l'intérêt de la course par équipe me semble indubitable dans le cadre d'une formation globale de nos coureurs de haut niveau et de nos arbitres dans les domaines de la tactique rapprochée et de l'utilisation sur l'eau des règles de courses.

Je vous propose donc une présentation de la course par équipe en vous incitant à utiliser cette pratique, au moins comme exercice d'entraînement.

1. Quelle équipe?

Deux types de course existent:

- **Par équipes de 3 bateaux:**

Il y a 21 points en jeu à chaque manche: il suffit de marquer 10 points ou moins pour gagner la manche soit au minimum: 1/3/6; 1/4/5; 2/3/5.

On peut donc constater très rapidement que le but est de bien classer deux bateaux sur trois.

La stratégie reste assez proche d'une course en flotte normale, il faut bien se classer avant tout.

Le classement se fait comme en match racing en comptant les victoires de manches en deux manches gagnantes.

Un tableau type match racing avec round robin ou élimination directe est indispensable si de nombreuses équipes participent.

Les possibilités de gagner sont trop nombreuses pour réellement calculer sur l'eau et chercher avant tout à aider un partenaire.

Cette forme de course est a priori très intéressante pour évoluer dans la connaissance des règles de course par la multiplication des situations conflictuelles produites.

L'arbitrage semble se faire de plus en plus sur l'eau, bien que l'annexe D des règles de course à la voile prévoient un arbitrage a posteriori.

- **Par équipe de 2 bateaux:**

La stratégie devient simple, voire simpliste, le bateau qui finit dernier fait perdre son équipe.

Au niveau du spectacle c'est facile à expliquer et comprendre.

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.

De façon évidente un spécialiste du match racing comprend de suite une majorité des situations à exploiter.

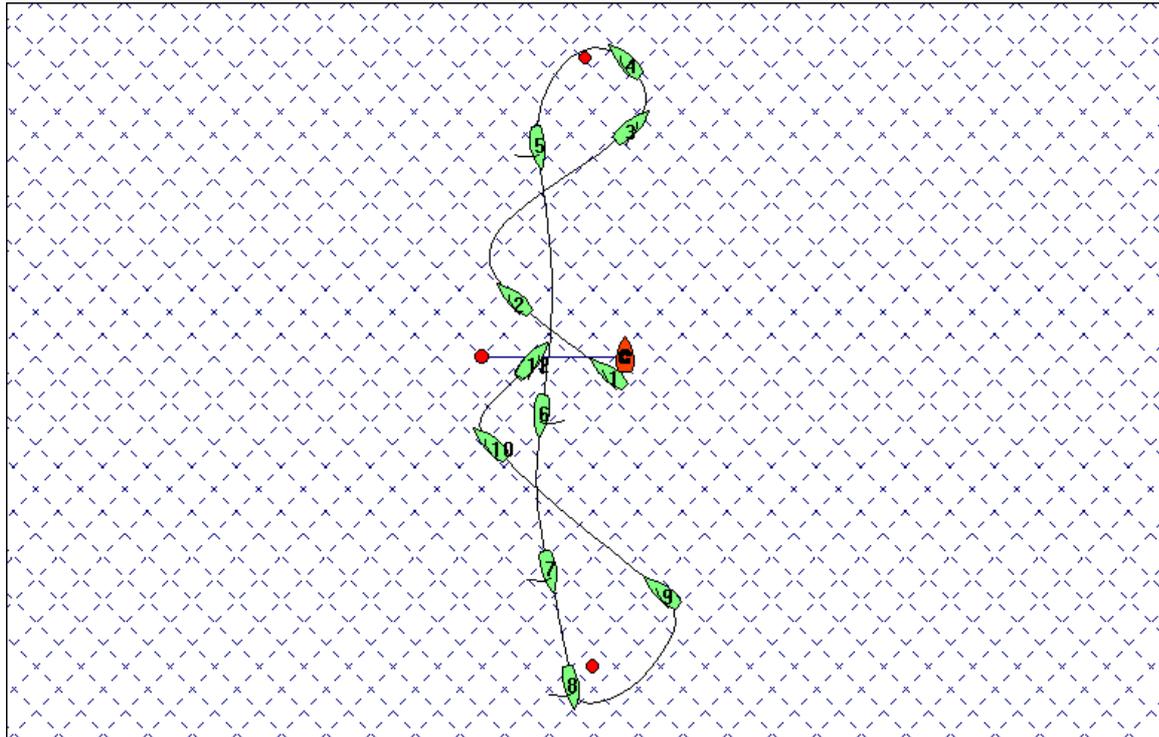
On peut donc considérer qu'à l'inverse, la pratique de la course à deux, peut être une façon plus simple et plus ludique soit d'approcher le match racing, soit de se former et d'apprendre les règles en situation sur l'eau pour être meilleur en flotte.

Sous cette forme, l'arbitrage sur l'eau paraît indispensable. On peut aussi en profiter pour former des arbitres et umpires.

Une compétition entre différentes équipes se fait sur un format type match racing.

Mon propos est donc de vous inciter à utiliser ces formes de courses par équipes lors de vos entraînements, d'inciter vos clubs à organiser des compétitions interclubs qui permettraient aussi d'enrichir l'esprit d'équipe au sein d'un club, la convivialité entre des clubs voisins.

2. Quel parcours?



Le parcours est de type match racing ancienne méthode avec le comité de course au milieu du parcours. La durée de course doit être très courte avec un seul tour, 10 minutes au maximum.

La pratique préconisée dans l'annexe D, semble être de contourner les marques à bâbord.

On peut envisager sans problème de contourner à tribord comme en match racing pour compliquer encore les problèmes.

Eviter de terminer la course sur un bord de vent arrière car on peut se retrouver avec des situations absolument insolubles sur la ligne d'arrivée (fautes multiples, quatre bateaux ensemble).

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.

3. Quelles règles?

A partir de maintenant je ne parlerai que de course à deux pour deux raisons:

- je n'ai pas essayé à 3.
- La forme à deux proche du match racing me séduit plus et me semble plus adaptée au fonctionnement actuel du secteur habitable.

3-1 Les règles:

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

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

Ces règles spéciales sont un peu différentes de celles du match racing.

Il existe à l'ISAF une commission chargée d'harmoniser les règles de course par équipes et celles du match racing: cela me semble une bonne idée si on veut éviter que les coureurs et les arbitres ne soient complètement perdus. A mon avis, les règles du MR sont aujourd'hui plus évoluées que celles du Team Racing. Le TR devraient dans l'avenir se rapprocher des règles MR.

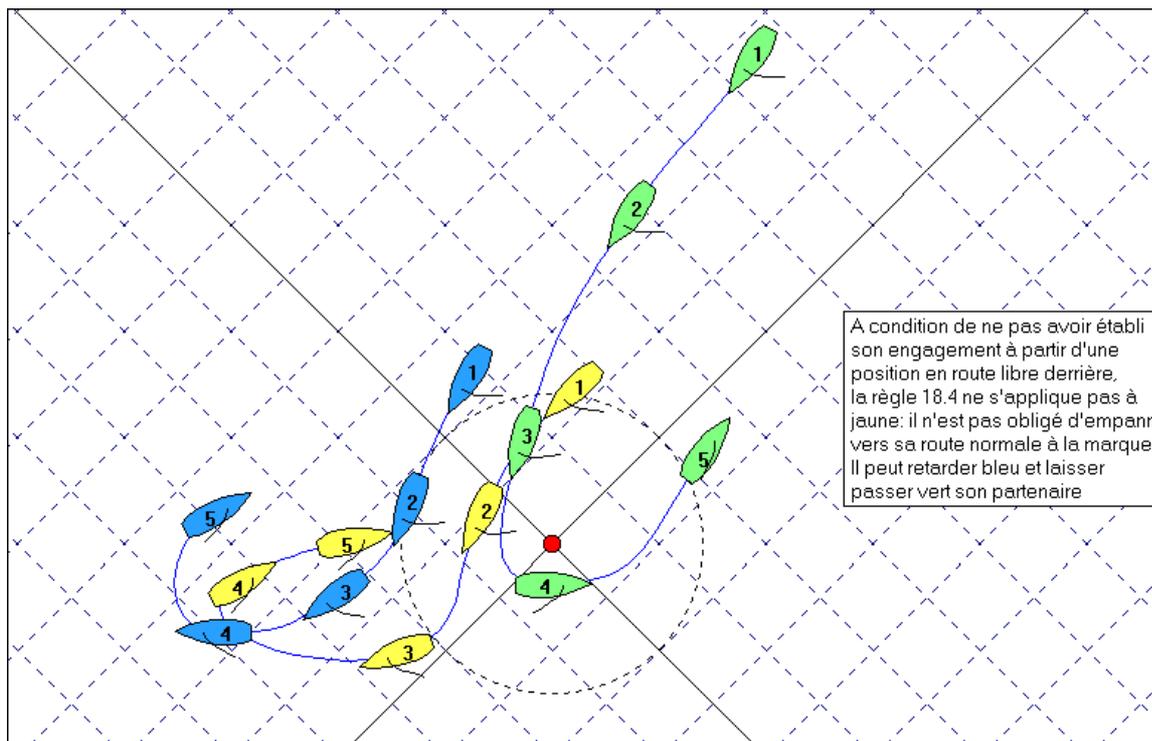
3-2 Les règles de route:

En approche globale, on peut dire que les modifications aux règles de route ont le même sens que celles définies en match racing par l'annexe C et le call book.

Quelques différences:

- la règle 18.4 est modifiée ainsi pour ajouter une possibilité de retarder un adversaire:

"la règle 18.4 s'applique seulement si le voilier à l'intérieur a établi un engagement depuis la position route libre derrière"



- la règle 17.2 n'est pas totalement supprimée comme en match racing mais limitée ne s'appliquant qu'entre deux bateaux engagés, l'un étant au vent, l'autre sous le vent. L'application de cette règle doit être précisée dans les Instructions de Course.
- la règle 41 (aide extérieure) est modifiée pour autoriser l'aide d'un voilier coéquipier.
- La règle D 1.2b permet à un bateau de ne pas exercer une priorité sur un équipier.
- La règle D 1.2c interdit de prétendre à une réparation lorsqu'on subit un dommage de la part d'un équipier.

3-3 Les pénalités:

C'est ici que les règles sont à mon sens trop différentes de celles du match racing.

Si un bateau estime qu'un adversaire enfreint une règle de route:

Ce bateau doit héler l'arbitre et montrer un pavillon JAUNE.

L'adversaire peut accepter sa faute dès que possible (sous 10 secondes environ) et faire une exonération: faire un 270°.

Après avoir attendu une exonération, l'arbitre signifie sa décision qui peut être:

- pas de faute: pavillon vert ou signe négatif de la main (pas de coup de sifflet)
- siffler et désigner le concurrent fautif qui doit effectuer une pénalité: 270° plus un tour soit 630° au total (bien noter la différence entre exonération, faute reconnue qui vaut 270°, et pénalité infligée par arbitre qui vaut 630°).

Dans ce domaine, pour des entraînements, je préconise d'utiliser le même pavillon Y qu'en match racing et d'utiliser une seule pénalisation de 270° à effectuer immédiatement sur décision d'arbitre.

Cela permettra aux coureurs comme aux arbitres de conserver le même type de fonctionnement sur les deux types d'épreuves, ce qui risque d'éviter aux uns comme aux autres quelques erreurs.

4. Quelques tactiques de base

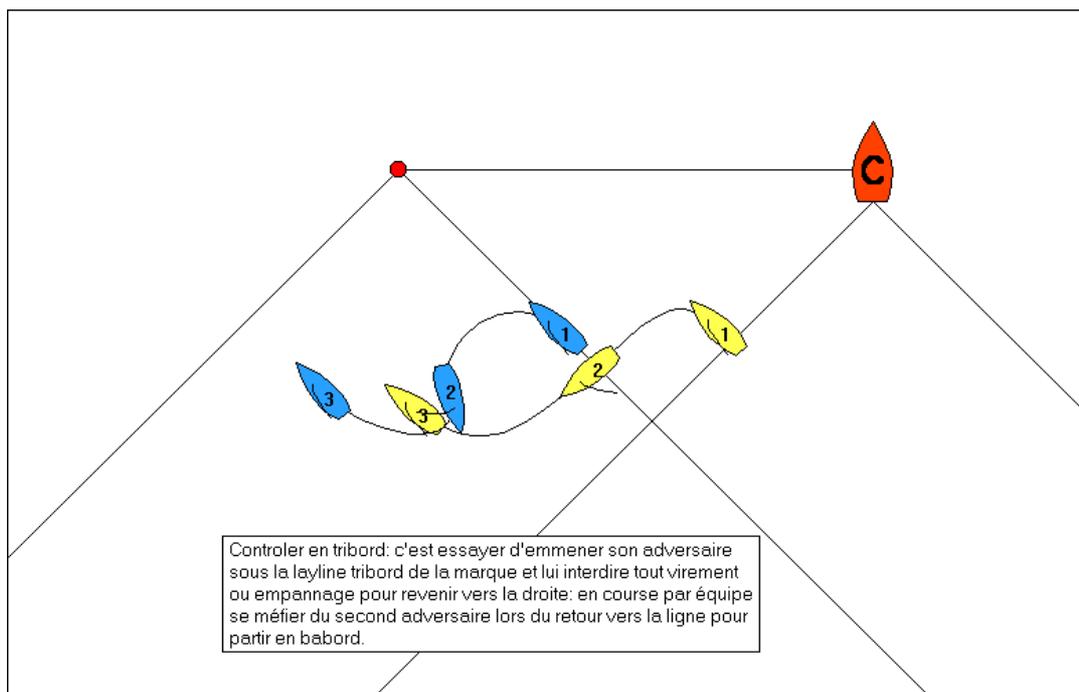
4-1 Le départ:

Ne pas être à gauche de ses adversaires au signal d'avertissement paraît être avisé.

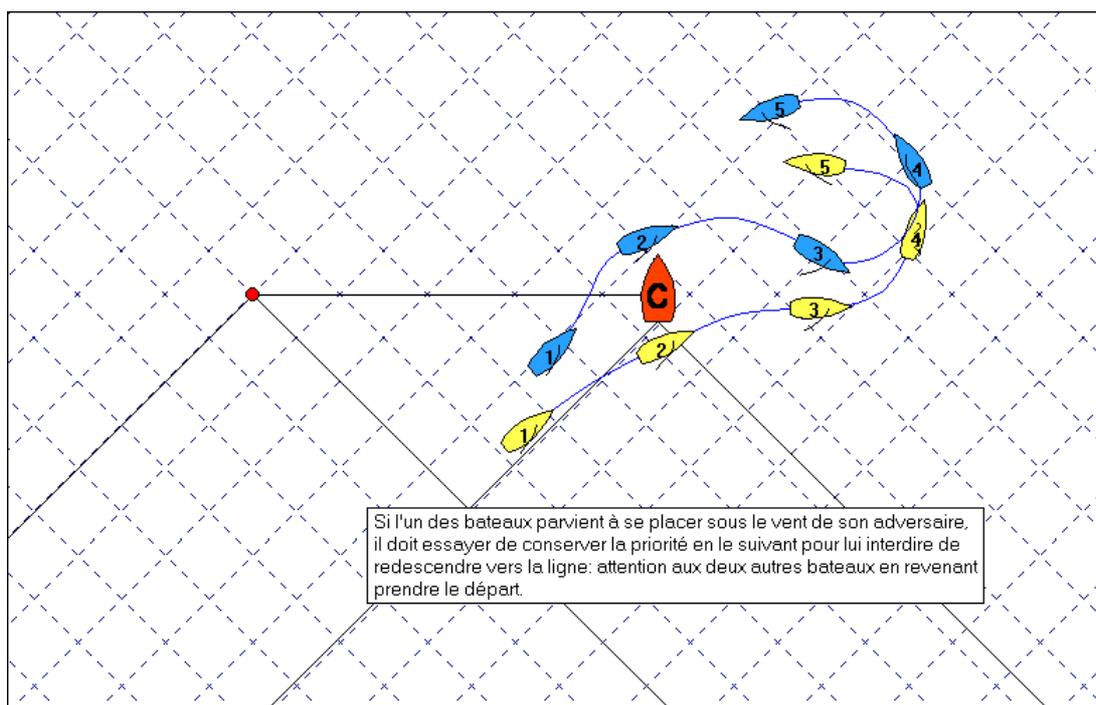
A partir du signal des deux minutes, les bateaux sont en course.

Utiliser alors les techniques de base du match racing:

- chercher un contrôle en tribord:



- chercher un contrôle sous le vent:



On peut aussi chercher un contrôle en babord pour éloigner l'adversaire vers la droite mais ce contrôle est plus difficile à maintenir.

Comme en match racing il faudra savoir négocier au mieux le passage d'un type de contrôle à l'autre en fonction de l'emplacement sur la ligne.

Ce type de départ me semble très éducatif pour le match racing.

Moins angoissant, il fait appel aux techniques de base du match racing tout en demandant plus de souplesse et de communication à bord pour faire face à deux adversaires et aider un partenaire.

Je suis persuadé que cela peut être un excellent exercice de départ pour tout régatier.

4.2 Deux équipiers devant:

Terminer au plus vite, éviter toute possibilité à l'un des adversaires de s'intercaler.

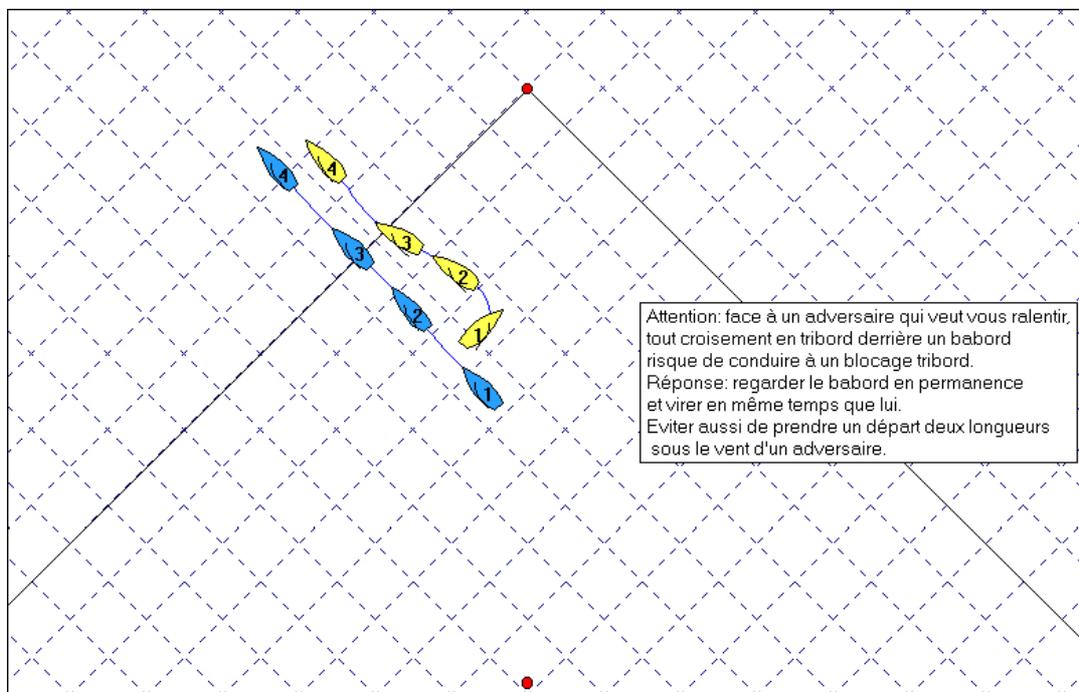
4.3 Bateaux intercalés:

Toutes les possibilités pour ralentir un bateau et faire passer l'équipier dernier doivent être utilisées. Il est inutile de créer un écart devant aussi longtemps que son partenaire a le moindre risque de devenir dernier.

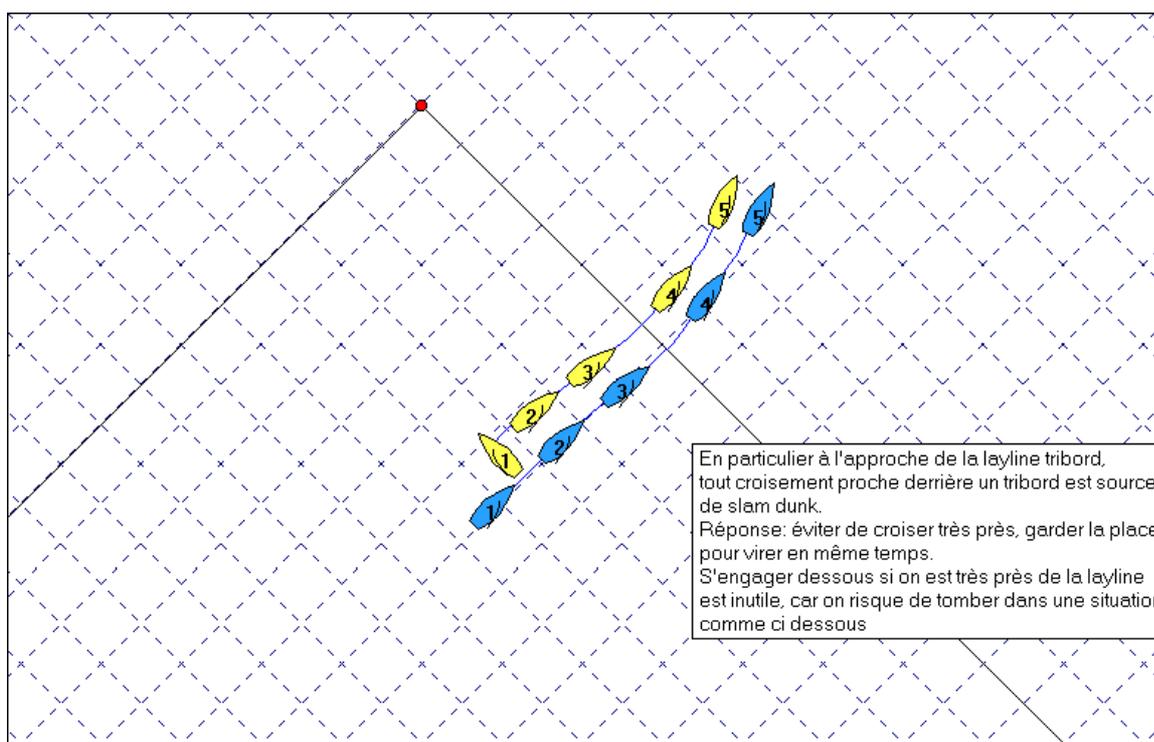
Je n'ai pas la prétention d'être un spécialiste du Team Racing mais je vous propose d'en étudier quelques unes.

4.3.1 Sur un bord de près:

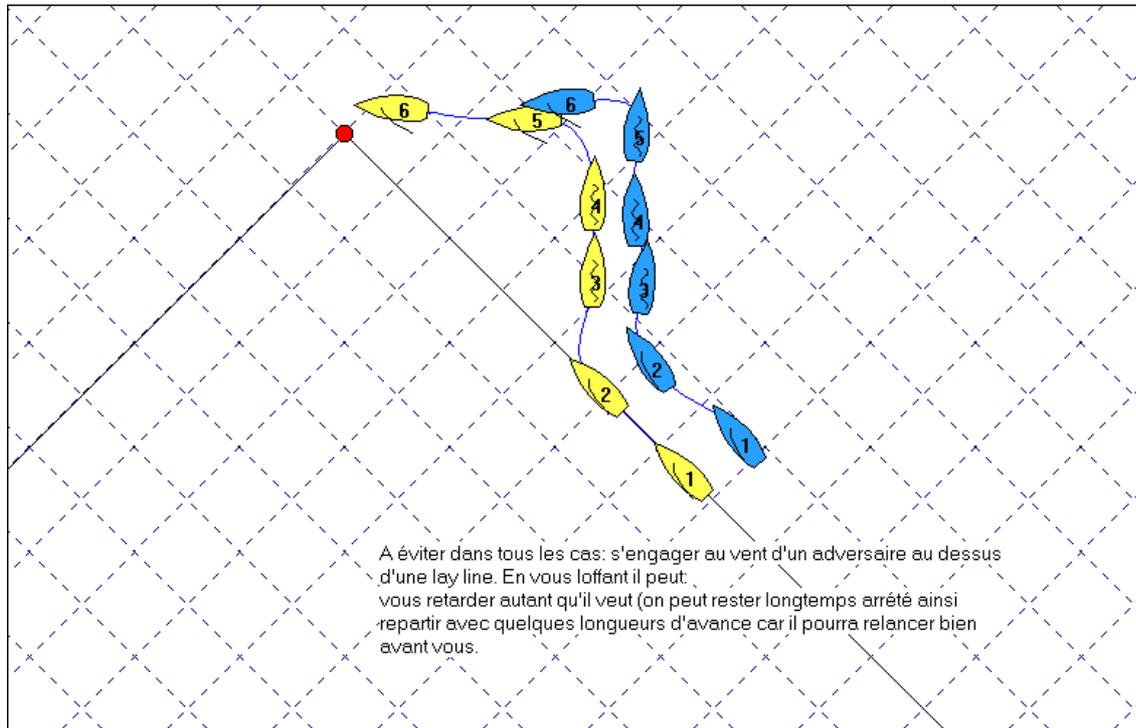
Bloquer en tribord: interdire le virement



Bloquer en babord: après un slam dunk



Engager au vent sur une lay line:



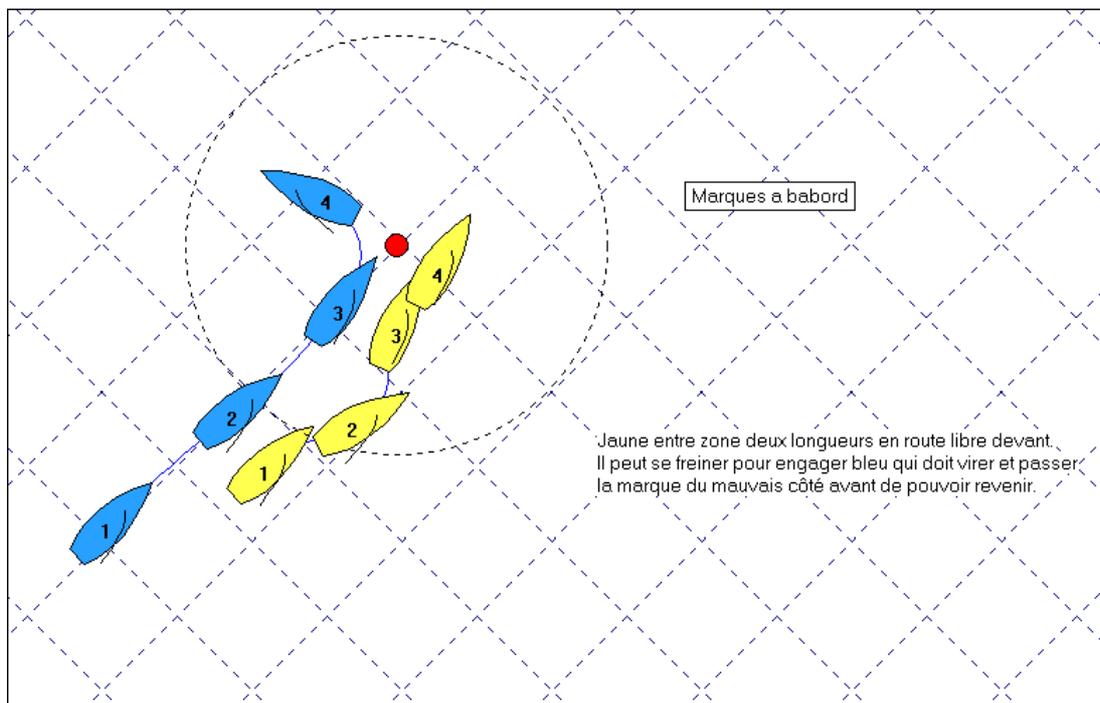
4.3.2 Sur les marques:

Engager au vent et emmener loin adversaire: c'est la même stratégie que la précédente, au lieu de loffer 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 modifiée: cf dessin expliquant cette modification plus haut.

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 loffer: 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).

Si il y parvient il peut alors vous emmener au delà de la layline: stratégie surtout possible si les marques sont à laisser à tribord.

Conclusion

Je ne prétends pas avoir fait le tour des techniques de team racing.

J'espère simplement vous avoir donné l'envie d'essayer avec vos coureurs.

Je suis persuadé que nous pouvons et devons utiliser ces courses au moins comme une pratique ludique permettant:

- de mieux maîtriser les règles de course par la multiplicité des situations créées.
- D'améliorer la communication à bord par la grande quantité de prise d'information nécessaire.
- D'apporter un peu de variété dans nos entraînements.