

ANNEXE C - MATCH RACING

Commission Centrale d'Arbitrage - 21 janvier 2017

Christophe Schenfeigel





**MISE EN APPLICATION
DES REGLES EXPERIMENTALES
2015 - 2016**

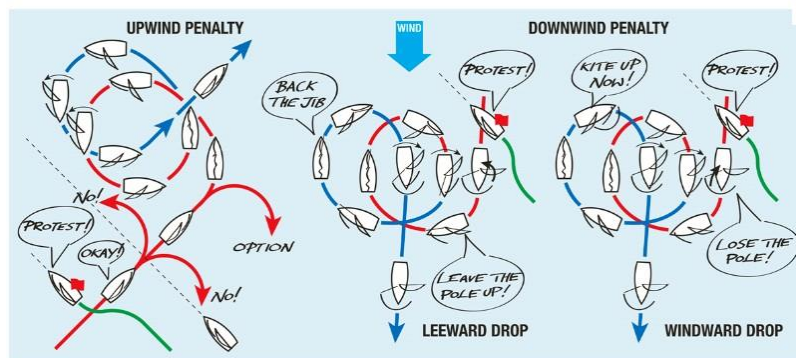


PLACE A LA MARQUE

C2.2 La définition de *Place à la marque* est modifiée comme suit :

Place à la marque: Place pour un bateau pour suivre sa route normale pour contourner ou passer la marque du côté requis

Objectif de simplification des règles de contournement des marques en match racing. La place à la marque est la même que l'on soit engagé à l'intérieur en étant prioritaire ou non prioritaire. Cela permet d'étendre aux marques au vent, les règles qui étaient applicables aux marques sous le vent.



Dernier point de certitude – C2.5

C2.5 Ajouter une nouvelle règle 8 au chapitre 1 (Règles Fondamentales) :

8 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.

Depuis longtemps, ce principe (ancien call book: GEN1Q1) était utilisé par les umpires et accepté par les coureurs. Cette modification transforme donc juste ce principe en une règle applicable à l'ensemble des compétitions de match racing.



Suppression de la Règle 17 – C2.8

C2.8 La règle 17 est supprimée.

Cette modification fait partie de l'ensemble des règles expérimentales MR, mis à l'essai depuis janvier 2015. Initialement, cette règle 17 continuait à s'appliquer sur les engagements créés et existants sur le bord de près. Cette règle expérimentale laissait cependant subsister une complexité quant au moment de l'application de la règle 17. Le groupe de travail a conclu qu'il était plus simple et cohérent de supprimer totalement la règle 17 pour le match racing.

C'est simple !!



Règle 18

C'est la modification la plus importante de l'annexe C .

Tout le monde s'accorde à dire que cette règle est complexe, que ce soit pour les concurrents, les umpires et le public.



Il s'agit d'une grande simplification de la règle, améliorant ainsi sa compréhension. Cette modification a fait aussi partie des règles expérimentales MR, mises à l'essai depuis janvier 2015.

Règle 18 modifiée – C2.9

C2.9 La règle 18 est modifiée comme suit :

18 PLACE À LA MARQUE

18.1 Quand la règle 18 s'applique

La règle 18 s'applique entre des bateaux quand ils sont tenus de laisser une *marque* du même côté et qu'au moins l'un d'entre eux se trouve dans la zone. Cependant, cette règle ne s'applique pas entre un bateau approchant d'une *marque* et un autre la quittant.

La règle 18 s'applique donc notamment à des bateaux dans la zone sur des bords opposés au près ou si un des deux doit virer de bord pour passer la marque.



Règle 18 modifiée – C2.9

18.2 Donner la *place à la marque*

(a) Quand le premier bateau atteint la *zone*,

(1) Si les bateaux sont *engagés*, le bateau à l'extérieur à ce moment-là doit par la suite donner au bateau à l'intérieur la *place à la marque*.

(2) Si les bateaux ne sont pas *engagés*, le bateau n'ayant pas encore atteint la *zone* doit par la suite donner la *place à la marque*.

(b) Si le bateau ayant droit à la *place à la marque* quitte la *zone*, le droit à la *place à la marque* prend fin et la règle 18.2(a) s'applique à nouveau si nécessaire, en fonction de la relation entre les bateaux au moment où la règle 18.2(a) est à nouveau appliquée.

(c) Si un bateau a obtenu un *engagement* à l'intérieur et que, depuis le moment où l'*engagement* a commencé, le bateau à l'extérieur a été incapable de donner la *place à la marque*, ce dernier n'est pas tenu de la lui donner.

SYNTHÈSE

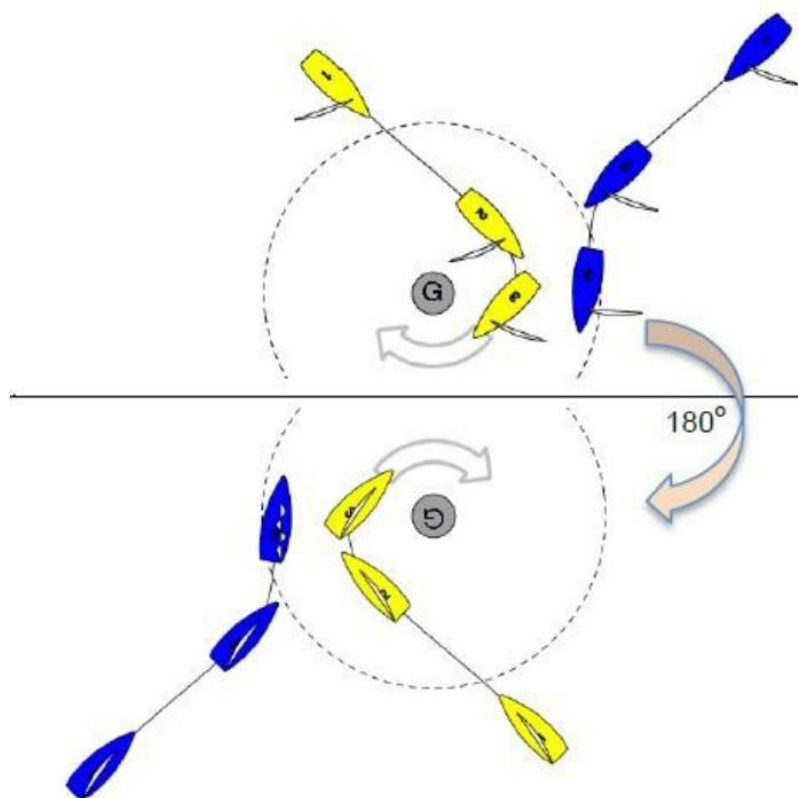
- 1) La règle 18.2 permet de gérer de la même façon (à l'identique) les situations au vent et les situations sous le vent.
- 2) Une « photo » de la relation entre les bateaux (prioritaire/non prioritaire et bateau intérieur/extérieur) est prise au moment où le premier rentre dans la zone des 2 longueurs.
- 3) Quelles que soient les manœuvres nécessaires pour contourner la marque (virements, empannages), le statut ne change plus entre les bateaux (voir schémas)

Exemple du principe de symétrie (1)

JAUNE ENGAGÉ A L'INTÉRIEUR

Cet exemple décrit un scénario à une marque sous le vent où Jaune a droit à la place à la marque.

Pivotez l'exemple pour le transformer en exemple à une marque au vent, Jaune conserve son droit à la place à la marque.

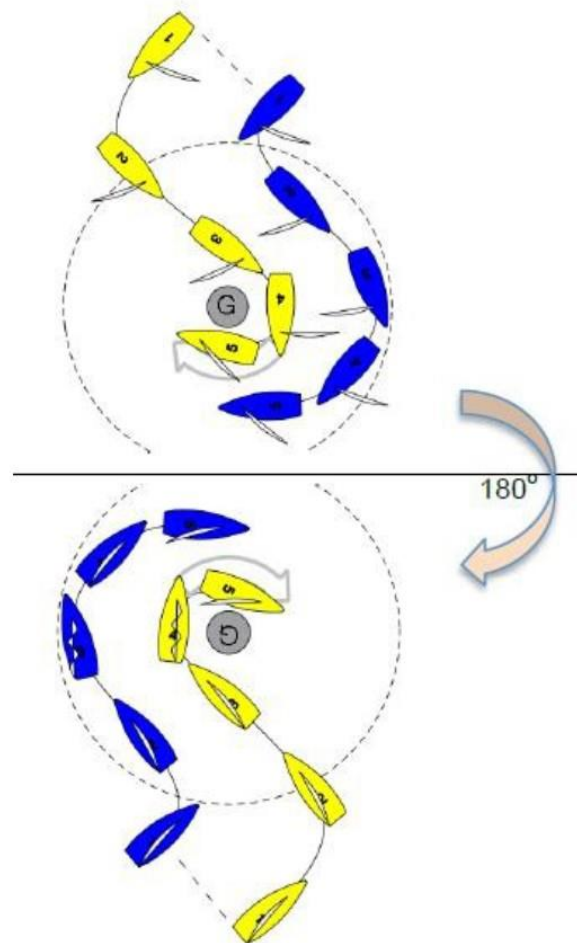


Exemple du principe de symétrie (2)

JAUNE ENGAGÉ A L'INTÉRIEUR

Cet exemple décrit un scénario à une marque sous le vent où Jaune a droit à la place à la marque et obtient la place pour empanner deux fois afin de contourner la marque.

Pivotez l'exemple pour le transformer en exemple à une marque au vent, Jaune conserve son droit à la place à la marque et obtient la place pour virer de bord deux fois afin de contourner la marque.



Règle 18 modifiée – C2.9

18.3 Virer de bord ou empanner

(a) Si la *place à la marque* pour un bateau comprend un changement de *bord*, ce virement de bord ou empannage ne doit pas être exécuté plus rapidement qu'un virement de bord ou empannage pour effectuer sa *route normale*.

Cette règle clarifie le fait que tout virement ou empannage faisant partie de la route normale d'un bateau doit être effectué de la même façon que si le bateau suivait sa route normale.

Un bateau ayant droit à la place à la marque et devant virer pour suivre sa route normale ne peut pas virer de façon agressive.

Règle 18 modifiée – C2.9

18.3 b : Quand un bateau prioritaire *engagé* à l'intérieur doit changer de bord à une marque pour suivre sa *route normale*, il ne doit pas, jusqu'à ce qu'il change de *bord*, passer plus loin de la *marque* que nécessaire pour suivre cette route. La règle 18.3(b) ne s'applique pas à une *marque* d'une porte ou à une *marque* d'arrivée et un bateau ne doit pas être pénalisé pour avoir enfreint cette règle, sauf si la route d'un autre bateau a été affectée par l'infraction à cette règle.

Exception « bienvenue » lors des passages de portes (au vent et sous le vent). Voir les schémas des diapos suivantes.

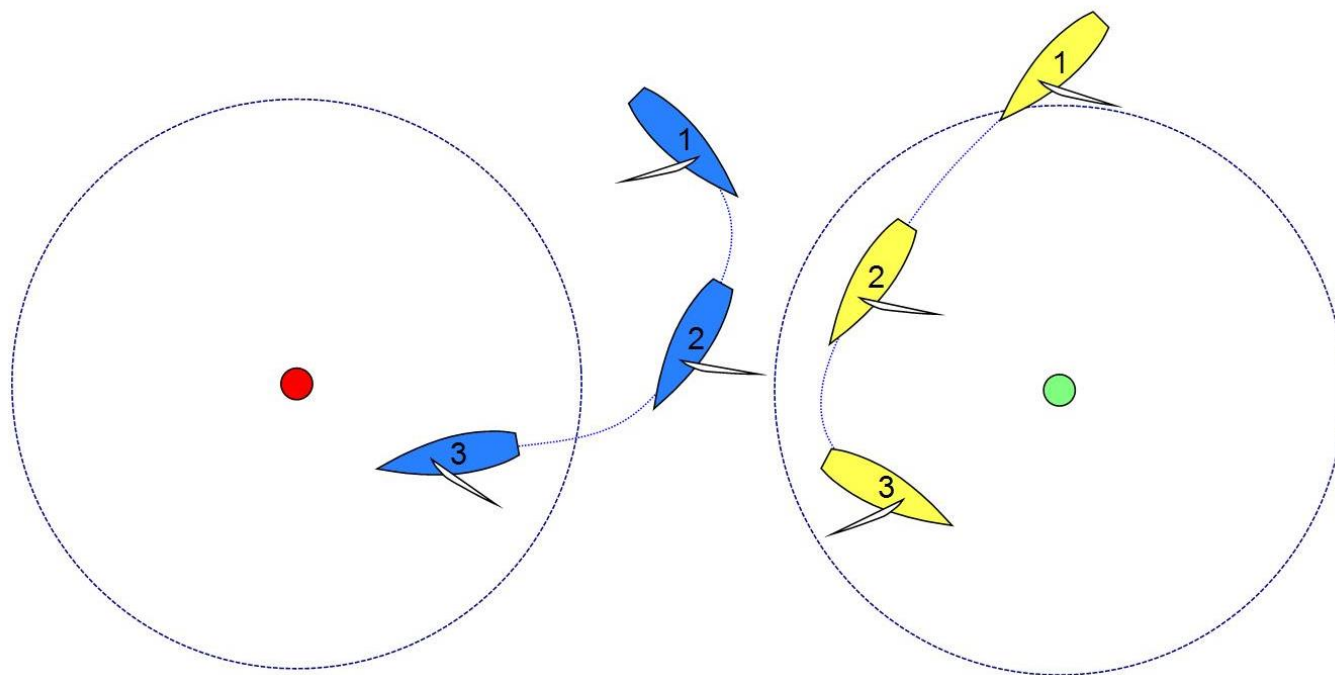
Les coureurs comme les umpires n'ont plus à établir le fait qu'un bateau prioritaire à l'intérieur et qui doit changer de bord à une marque pour suivre sa route normale, rentre ou non dans la zone d'une des marques.

Exception 18.3 - porte sous le vent

EXCEPTION R 18.3

Jaune tribord prioritaire à l'intérieur n'a pas l'obligation d'empanner sur la bouée verte.
Il est simplement soumis à sa route normale.

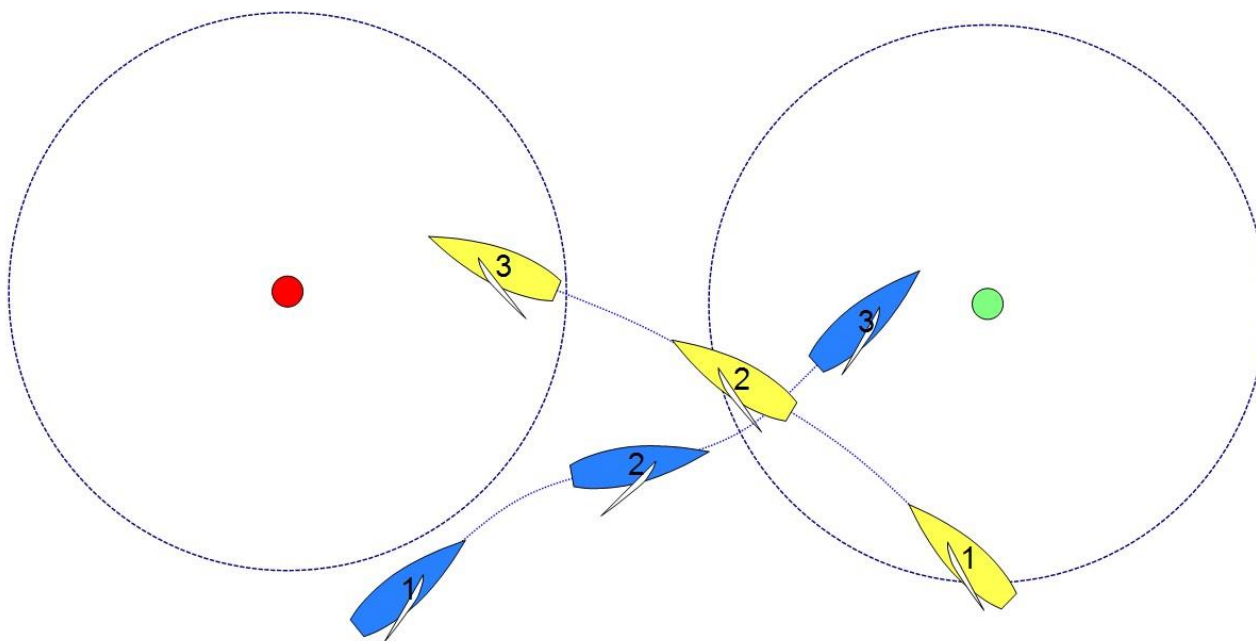
Bleu bâbord non prioritaire, doit se maintenir à l'écart.



Exception 18.3 - porte au vent

EXCEPTION R 18.3

Jaune tribord prioritaire à l'intérieur n'a pas l'obligation de virer sur la bouée verte.
Il est simplement soumis à sa route normale.
Bleu bâbord non prioritaire, doit se maintenir à l'écart.



Règle 31 modifiée – C2.14

C2.14 La règle 31 est modifiée comme suit :

31 TOUCHER UNE MARQUE

Pendant qu'il est *en course*, ni l'équipage ni aucune partie de la coque d'un bateau ne doit toucher une *marque* de départ avant de *prendre le départ*, ni une *marque* qui commence, délimite ou termine le bord du parcours sur lequel il navigue, ou une *marque* d'arrivée après avoir *fini*. De plus, pendant qu'il est *en course*, un bateau ne doit pas toucher un bateau du comité de course qui est également une *marque*.

Cette règle 31 modifiée fait partie des IC standards Match race. Il arrive souvent qu'un bateau ne soit pas conscient qu'une écoute ou la voile a légèrement touché la marque. Dans le match race, contrairement aux autres pratiques, le bateau est susceptible d'être parfois pénalisé (umpires très proches) et parfois non (si les umpires ne voient pas le toucher de marque). Il est bon de noter également qu'en MR, un bateau n'est pas tenu d'effectuer une pénalité tant qu'elle n'a pas été signalée par un umpire

Jurys internationaux

C6.7 Ajouter une nouvelle règle N1.10 à l'annexe N :

N1.10 Dans la règle N1.10, un umpire international peut être désigné membre du jury ou d'un de ses panels à la place d'un juge international.

Cette nouvelle règle va permettre aux épreuves de former des jurys internationaux en y incluant des umpires internationaux (intérêt économique).