

- IV -
La Communication à bord

La communication à bord est un des facteurs de performance dans un équipage de Match-Racing. En effet, la prise de décision doit être rapide lors des situations de contact.

Seules des informations précises doivent être prises en compte par le tacticien ou le barreur.

Ainsi, à bord d'un équipage il est primordial de définir le rôle de chacun : qui fait quoi ? et qui dit quoi ? D'autre part, l'utilisation d'un même langage doit être adopté par chacun des membres de l'équipage afin d'éviter des doubles sens.

1 - LES ROLES A BORD

Suivant les épreuves, le nombre d'équipiers varie. En effet, entre une épreuve internationale de match-racing en Soling (3 équipiers) et une coupe de l'America (16 équipiers), la définition des tâches n'est pas la même.

Néanmoins, on retrouve à bord des postes clefs auxquels on peut y associer un rôle dans la prise d'information:

- le barreur se concentre sur la marche du bateau (relation barreur - embraqueur sur le réglage des voiles).

Il informe le tacticien sur l'évolution du vent (caps au près et au portant).

- le tacticien informe l'équipage sur la situation par rapport à l'adversaire et par rapport au parcours (lay-lines), sur les perspectives d'attaque ou de défense et les manoeuvres.

- L'embraqueur informe constamment au barreur des performances par rapport à l'adversaire: le cap, la vitesse et le compromis.

- l'équipier d'avant a un rôle d'observation du plan d'eau: situation des zones de vent sur le plan d'eau ; Il informe des risées au près et au portant.

A cela, quelques règles fondamentales doivent s'appliquer:

- il faut toujours faire référence à soi lorsque l'on donne des informations. Exemple: « vitesse égale, cap plus, compromis positif » / « deux longueurs sous la lay-line ».

- donner des informations précises et objectives, même lorsque la situation n'est pas en notre faveur et inversement.

- instaurer un « feed back » entre les équipiers pour être sûr que les informations ont été bien perçues par tous.

2 - LE LANGAGE

Deuxième élément fondamental dans la communication. Chaque équipier doit utiliser une expression qui doit être comprise par tous. Ainsi, l'usage d'un lexique instauré au sein d'un équipage peut faciliter bien des choses et apporter une aide lors des situations de contact.

- Exemple de lexique utilisé par des équipages de haut niveau.

SITUATION	TERMES	SIGNIFICATION
DEPART POSITIONNEMENT	Bateau Comité Bouée Au dessus Dedans Dans le « V » Lay-line bouée Lay-line comité Lay-line bouée bâbord Lay-line comité bâbord Ligne bouée x° Ligne comité x° Ligne très bouée Ligne très comité Over lay-line bouée/comité Sous lay-line bouée/comité Over lay-line bâbord bouée/comité Sous lay-line bâbord bouée/comité	Bateau spectateur Bateau Comité (en général à droite) Bouée de bout de ligne à gauche Nous sommes au dessus de la ligne Nous sommes sous la ligne On est dans le V des Lay-lines Lay-line bouée tribord amure Lay-line tribord amure Lay-line bouée bâbord amure Lay-line comité bâbord amure La ligne est x° favorable bouée La ligne est x° favorable comité Ligne très favorable bouée: + 15° Ligne très favorable comité: + 15° Au dessus lay-line bouée/comité tribord En dessous lay-line bouée/comité tribord Au dessus lay-line bouée/comité tribord En dessous lay-line bouée/comité bâbord
TIMING	Trop tôt de x secondes Trop tard On est chaud Timing bouée Timing comité 1 45	Nous sommes trop tôt. Nous devons perdre x secondes sur le timing Nous sommes en retard sur le timing On est trop tôt de 1 à 3 secondes Temps nécessaire pour aller à la bouée Temps nécessaire pour aller au comité Nous sommes à 1 minute et 45 secondes du départ
STRATEGIE	Sous le vent Au vent Collé Ecart A sa gauche A sa droite Gauche Droite Pression à gauche (droite)	Départ sous le vent de l'adversaire en tribord. Protection de la gauche du plan d'eau. Départ au vent de l'adversaire en tribord. Protection de la droite du plan d'eau. Collé à l'adversaire Avec de l'écart sur l'adversaire Départ à la gauche de l'adversaire (en tribord ou en bâbord) Départ à la droite de l'adversaire (en tribord ou en bâbord) Meilleur à gauche. On choisit de protéger la gauche du plan d'eau Meilleur à droite. On choisit de protéger la droite du plan d'eau Plus de vent sur la gauche (droite) du plan d'eau

MANOEUVRES	Evolution gauche (droite)	On attend une évolution gauche (ou droite) du vent
	Oscillant	Le vent oscille autour des caps limites
	Vitesse max	Les voiles doivent être réglées pour obtenir le maximum de vitesse
	A contre à gauche	L'embraqueur met le foc à gauche et à contre
	OK (du barreur)	Ordre de fin du génois à contre
	Relance tribord (bâbord)	On relance le bateau tribord (bâbord) amure
	On s'arrête bâbord (tribord)	On choque les voiles pour s'arrêter
	Bôme à contre bâbord (tribord)	On pousse la bôme à contre pour entamer une marche arrière
	On avance	On est en marche avant
	On recule	On est en marche arrière
	On freine	On choque les voiles pour ralentir le bateau
	On le laisse avancer	On laisse l'adversaire avancer par rapport à nous
	En ciseaux	On établit le foc en ciseaux
On tient la bôme	On tient la bôme pour éviter d'empanner	
TACTIQUE	On le pousse	On se place derrière l'adversaire et on le pousse vers la lay-line bouée tribord
	Dessous	On se place sous le vent de l'adversaire
	Au vent	On se place au vent de l'adversaire
	On s'engage	On s'engage sous le vent de l'adversaire
	Engagement	L'adversaire s'engage derrière nous
	On le suit	On calque notre vitesse sur celle de l'adversaire (adaptation des réglages de voile)
	On rallonge	On rallonge le circling afin de se placer sur la lay-line bouée ou la lay-line comité
	Devant	On se place devant l'adversaire
	Derrière	On se place derrière l'adversaire
MANOEUVRES BOUEE AU VENT	X longueurs	Bouée au vent dans X longueurs
	Bare away	Arrivée lay-line bâbord, envoi classique avec tangon
	Bare away sans tangon	Bare away mais sans tangon, le piano fait bras humain
	Tack set (sans tangon)	Arrivée lay-line tribord, virement et envoi avec (sans) tangon
	Jybe set (sans tangon)	Arrivée lay-line bâbord, jybe et envoi avec (sans) tangon.
	Envoi spi au vent	Bare away avec envoi de spi au vent
	Stratégie bord suivant ?	Quelle stratégie adoptons nous sur le bord de vent arrière ?
BOUEE SOUS LE VENT	Affalage à tribord (bâbord)	On affale le spi à tribord (bâbord)
	Tangon	On enlève le tangon avant l'affalage
	On vire après la bouée	On affale le spi et on vire après l'enroulement de la bouée
	2 longueurs engagement	On rentre dans les 2 longueurs, engagé sur l'adversaire
	Réglages près	On prend les réglages pour le bord de près
	Stratégie bord suivant ?	Quelle stratégie adoptons nous sur le bord de près
VIREMENTS	Paré à virer !	L'équipage se tiens prêt à virer de bord

	OK On loffe On vire Trop haut Trop bas Bonne sortie Faux virement On sort haut On sort bas Max bordé Ca passe si je vire ? Bord breton Il loffe Il vire On rallonge en bâbord (tribord)	L'équipage est prêt à virer On loffe mais on n'est pas sûr de virer On vire de bord On sort trop haut du virement pour une bonne relance On sort trop bas du virement pour une bonne relance On sort au bon angle pour la relance On ne vire pas et l'on revient sur la même amure Sortie du virement au dessus du cap de relance max Sortie du virement en dessous du cap de relance max Le foc est bordé au maximum Avons nous la place pour virer ? On passe la marque en bord breton L'adversaire loffe, nous loffons L'adversaire vire, nous virons Nous rallongeons en bâbord (tribord) pour reprendre notre vitesse
DUEL DE VIREMENTS		
EMPANNAGE	Paré à jyber On abat Faux jybe Jybe sans décrocher On jybe sortie haute On jybe sortie basse	L'équipage se tient prêt à empanner On abat mais on n'est pas sûr d'empanner On n'empanne pas et l'on revient sur la même amure On empanne sans décrocher le tangon On empanne avec une sortie très loffée On empanne avec une sortie basse
TACTIQUE VITESSE	Plus de cap Moins de cap Plus vite Moins vite Compromis positif (négatif)	On fait plus de cap que l'adversaire On fait moins de cap que l'adversaire ON va plus vite que l'adversaire On va moins vite que l'adversaire On a un compromis meilleur (moins bon) que l'adversaire
POSITION	On le sort Il nous sort On essaye de tenir Il faut tenir	Nous sommes sous son vent et nous sortons devant lui Il est sous notre vent et il ressort devant nous On est en position difficile mais on essaye de tenir au maximum avant de virer Il faut impérativement tenir la position
COMPROMIS PRES	Tendance cap Tendance vitesse	On force le cap au détriment de la vitesse On privilégie la vitesse au détriment du cap
COMPROMIS V.A.	Pression on peut descendre Pression moins Vitesse moins Max bas On relance On cherche à descendre	On touche du vent donc on peut abattre On touche moins de vent, il faut loffer On va moins vite que l'adversaire, il faut loffer Nous sommes abattus au maximum On loffe pour relancer le bateau ~ On se force à descendre plus bas que l'optimum
LE VENT	la droite La gauche	Partie droite du plan d'eau (par rapport à la direction du vent) Partie gauche du plan d'eau

	Plus de pression à droite (gauche) Ca adonne Ca refuse Max droite (gauche)	Il y a plus de vent à droite (gauche) du plan d'eau Le vent adonne sur ce bord Le vent refuse sur ce bord Le vent est sur son cap limite maximum à droite (gauche) Le vent est à son cap moyen Le vent a adonné de x° ou refusé de x°
POSITIONNEMENT	Vent au 0 $+ x^\circ$ ou $- x^\circ$ Axé parcours Bâbord (tribord) rapprochant Décalé sur la droite (gauche) On est sur l'axe vent Lay-line x longueur Approche de lay-line Lay-line Sous lay-line Over lay-line On se recentre	On se trouve sur l'axe du parcours Le bord rapprochant est le bâbord (tribord) On est décalé sur la droite (gauche) du parcours L'axe du vent est aligné sur la marque au vent On est à x longueur de la Lay-line On est à moins de 3 longueurs de la lay-line On est sur la lay-line On est sous la lay-line On est au dessus de la lay-line On se recentre par rapport à l'axe du parcours
CONTROLE	On le pousse petit côté Contrôle lache Contrôle serré On croise	On pousse l'adversaire vers la lay-line petit côté On se place au vent de l'adversaire entre lui et la bouée On contrôle serré l'adversaire en le plaçant dans notre dévent On passe devant lui et nous changeons de côté de plan d'eau par rapport à lui
CROISEMENT	On croise x longueur devant On croise une devant On croise une derrière Egalité $\frac{1}{2}$ devant $\frac{1}{2}$ derrière On passe derrière On vire dessous Slam dunk On évite le Slam dunk	on passe x longueurs devant l'adversaire On passe en tribord sans que l'adversaire abatte On passe en bâbord sans abatte derrière l'adversaire Les deux bateaux se retrouvent nez à nez L'adversaire nous percute au maître bau Nous percutons l'adversaire au maître bau On abat pour passer derrière et prendre la droite On croise $\frac{1}{2}$ longueur devant, on vire sous son vent On croise devant le bâbord et on lui vire dessus On abat pour passer derrière avec de l'écart pour pouvoir loffer et virer pour éviter le Slam dunk
...

- ANNEXES -

• BIBLIOGRAPHIE

- Bryan WILLIS and John DOERR : MATCH RACING - How to get in front and stay in front
- ISAF - FFV : CALL BOOK Match-Racing
- ISAF : Règles de course pour voiliers
- Denis VANIER et Thierry POIREY : LE MATCH RACING
- Marc BOUET : LE MATCH-RACING AU SERVICE DE L'ENTRAINEMENT

• SITES INTERNET

- <http://www.sail.org> : site de l'ISAF
- <http://www.match-racing.com>

CONCLUSION

Cette synthèse reprend les principes fondamentaux du Match-Racing, complétés par ma propre expérience, celles d'autres équipages, des entraîneurs et des arbitres rencontrés lors de compétitions diverses.

Ces situations d'entraînement évoquées permettront, je l'espère, d'appliquer, de travailler et de renforcer ces règles essentielles.

C'est au cours de l'entraînement qu'un équipage augmente sa charge de travail, qu'il développe ainsi les niveaux de pratique lui permettant d'accéder à la performance