

Match race: Μονομαχίες στη θάλασσα



Το match race είναι μια boat to boat μονομαχία μεταξύ δύο ίδιων τύπων σκαφών, όπου δοκιμάζεται κυρίως η επιδεξιότητα και τη διανοητική οξύτητα του κυβερνήτη και του πληρώματος. Διαφοροποιείται από το fleet race, που σχεδόν πάντα περιλαμβάνει τρία ή περισσότερα σκάφη, με μικρές διαφορές στους κανονισμούς αλλά μεγάλες παραλλαγές στην τακτική. Το χαμένο σκάφος, σε κάποιο σημείο της κούρσας, με αποτελεσματικό χειρισμό του σκάφους και τη κατάλληλη χρήση του αέρα και των ρευμάτων, έχει μεγάλες πιθανότητες να ξεφύγει από το προπορευόμενο και να περάσει μπροστά. Το προπορευόμενο σκάφος χρησιμοποιεί τεχνικές κάλυψης ώστε να κρατήσει το άλλο σκάφος πίσω. Αυτή η boat to boat μονομαχία είναι ένα παιχνίδι στρατηγικής και τακτικής. Υπάρχει μόνο ένας νικητής.



Ο ΣΤΙΒΟΣ

Η προτιμώμενη διαδρομή στα match race είναι η διαδρομή Όρτσα – Πρίμα με τερματισμό στα πρίμα. Τα σημεία στροφής αφήνονται δεξιά επειδή αυτό παρουσιάζει περισσότερες προκλήσεις στη τακτική και δίνει ευκαιρίες για αλλαγή του σκάφους που προηγείται.

Οι επιλογές είναι μια ή περισσότερες Όρτσα - Πρίμα διαδρομές. Όποτε είναι δυνατόν, πρέπει να χρησιμοποιούνται δύο διαδρομές Όρτσα Πρίμα. Αυτό δίνει περισσότερες ευκαιρίες για τη νίκη στα αγωνιζόμενα σκάφη. Λαμβάνοντας υπόψη το μικρό μήκος της διαδρομής και την ανάγκη να υπάρξουν ευκαιρίες για αλλαγή στο προπορευόμενο σκάφος, είναι απαραίτητο το σωστό στήσιμο του στίβου. Αυτό σημαίνει ότι ο άξονας της διαδρομής πρέπει όσο το δυνατόν να συμπίπτει με την διεύθυνση του αέρα, ιδιαίτερα στα σκέλη πρίμα. Επίσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η επίδραση των ρευμάτων που υπάρχουν στη περιοχή των αγώνων.

Η ΕΚΚΙΝΗΣΗ

Ο αγώνας αρχίζει με το σήμα προσοχής "Attention Signal" που δίνει η Επιτροπή Αγώνων δέκα λεπτά πριν από την εκκίνηση. Προειδοποιητικό σήμα δίνεται στα πέντε λεπτά πριν την εκκίνηση με το νούμερο της μονομαχίας. Τα δύο σκάφη (το ένα φέρει μπλε και το άλλο κίτρινη σημαία) μπαίνουν στη περιοχή εκκίνησης από τις αντίθετες άκρες της γραμμής εκκίνησης τέσσερα λεπτά πριν από την εκκίνηση. Κατά τη διάρκεια των επόμενων τεσσάρων λεπτών, τα σκάφη ρίχνονται σε μια έντονη μάχη προ-εκκίνησης, στην οποία το κάθε ένα θα προσπαθήσει να αποκτήσει πλεονέκτημα πάνω στο άλλο. Ο στόχος είναι να κάνει το άλλο σκάφος να περάσει τη γραμμή εκκίνησης πρόωρα, που είναι παράβαση, ή να ξεκινήσει κανονικά μπροστά από το άλλο σκάφος

1ο σκέλος Όρτσα

Το σκάφος που περνάει πρώτο τη γραμμή εκκίνησης έχει ένα αδιαμφισβήτητο πλεονέκτημα επειδή μπορεί να εμποδίσει το άλλο σκάφος καλύπτοντας το (εμποδίζοντας τον αέρα του). Το άλλο σκάφος θα αλλάξει πορεία κάνοντας ται για να βρει καθαρό αέρα. Αυτό οδηγεί συνήθως σε μια «μονομαχία ται» μεταξύ των αγωνιζομένων, εκμεταλλευόμενο κάθε σκάφος τον αέρα και τη τακτική του μέχρι το σημείο στροφής.

Αφού τα σκάφη στρίψουν το σημείο στροφής των όρτσα δεξιόστροφα, βιράρουν μπαλόνια και συνεχίζουν το σκέλος των πρίμα

2ο σκέλος Πρίμα

Σε αυτό το σκέλος, το εκείνη τη στιγμή χαμένο σκάφος, έχει το πλεονέκτημα επειδή είναι σε θέση «να καλύψει» το προπορευόμενο σκάφος και να του κόψει τον αέρα. Το προπορευόμενο σκάφος πρέπει να προσπαθήσει να κρατήσει τον αέρα του καθαρό βρισκόμενο μεταξύ του άλλου σκάφους και του επόμενου σημείου στροφής.

Η ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Σε κάθε αγώνα, δύο δαιτητές (umpires) ακολουθούν κάθε ζευγάρι σκαφών με ένα μικρό ταχύπλοο σκάφος και λαμβάνουν μέσα στο στίβο αποφάσεις για τις ποινές που πρέπει να εκτελεστούν στις παραβάσεις που γίνονται. Όταν γίνεται μία παράβαση, στο σκάφος των δαιτητών θα σηκωθεί μια από τις ακόλουθες σημαίες: μπλε όταν το μπλε σκάφος τιμωρείται, κίτρινη όταν το κίτρινο σκάφος τιμωρείται, ή πράσινη-λευκή που σημαίνει ότι δεν υπάρχει παράβαση άρα κανένα σκάφος δεν θα εκτελέσει ποινή. Όταν ένα σκάφος τιμωρείται, πρέπει να ολοκληρώσει μια πλήρη περιστροφή (360ο). Το τιμωρημένο σκάφος μπορεί να εκτελέσει τη ποινή του οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα πριν από τη γραμμή τερματισμού. Αν ένα σκάφος έχει πάρει ποινή πριν την εκκίνηση πρέπει να την εκτελέσει μετά το σήμα εκκίνησης και μέχρι το τερματισμό του. Εάν οι ποινές αντισταθμίζονται, δεν χρειάζονται να εκτελεστούν. Αθροιστικά οι ποινές επιδεικνύονται από μπλε και κίτρινες μπάλες στο σκάφος των δαιτητών. Εάν ένα σκάφος πάρει τρεις ποινές, ακυρώνεται (μαύρη σημαία) και ο αγώνας τελειώνει.

ΒΑΣΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

Υπάρχουν δύο βασικοί κανόνες προτεραιότητας:

Το δεξίνεμο σκάφος έχει προτεραιότητα και το αριστερήνεμο πρέπει να κρατηθεί μακριά.

Μέσα σε δύο μήκη σκαφών από το σημείο στροφής, το εσωτερικό σκάφος έχει το δικαίωμα να περάσει μέσα και μπροστά.

Κατά τη διάρκεια του αγώνα τα σκάφη βρίσκονται συνήθως πολύ



κοντά. Συχνά, ο νικητής καθορίζεται μέσα σε λίγα μόνο μέτρα πριν τη γραμμή τερματισμού.

Το όλο παιχνίδι στο match race συνίσταται στο ότι κάθε σκάφος έχει στόχο να περάσει τη γραμμή τερματισμού πριν από τον αντίπαλο του ενώ ταυτόχρονα έχει συμμορφωθεί με τους κανονισμούς αγώνων, τις οδηγίες πλου κ.λ.π.. Όπως συμβαίνει και με τους κανονισμούς άλλων αθλημάτων, οι κανονισμοί αγώνων ιστιοδρομιών είναι φτιαγμένοι στη λογική να δίνουν πλεονέκτημα στο σκάφος που οδηγεί τη κούρσα. Ο στόχος κάθε σκάφους είναι απλός: για να είναι το πρώτο που θα τερματίσει χωρίς σημαντικές ποινές, είναι να έχει πάρει καλή εκκίνηση, να ολοκληρώσει τη διαδρομή και να έχει συμμορφωθεί με οποιοσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις. Ο απλούστερος τρόπος να επιτευχθεί αυτό είναι να είναι σε πλεονεκτική θέση στην εκκίνηση και να παραμείνει μπροστά και να ελέγχει όλο τον αγώνα. Με εξίσου ανταγωνιστικά σκάφη και πληρώματα, μια καλή εκκίνηση οδηγεί συνήθως στη νίκη του αγώνα, αν και η νέα τάση για τερματισμό στα πρώτα σημαίνει ότι το να προπορευτεί ένα σκάφος με μικρή διαφορά από τον αντίπαλο δεν είναι πάντα επαρκές για να εξασφαλίσει τη νίκη.

Στο διάστημα πριν την εκκίνηση δεν υπάρχει «ορθή πορεία» το οποίο είναι σημαντικό από την άποψη των κανονισμών. Τα δύο σκάφη ελίσσονται το ένα ενάντια στο άλλο με δύο στόχους: για να κάνει το άλλο σκάφος να παραβιάσει έναν κανόνα έτσι ώστε θα πρέπει να πάρει μια ποινή μετά από το σήμα της εκκίνησης, αλλά, εάν αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί, να βρίσκεται σε τέτοια θέση που να μπορεί να ελέγχει την εκκίνηση ή να πάρει ένα σημαντικό πλεονέκτημα στην εκκίνηση. Το «να ελέγχει» την εκκίνηση δεν σημαίνει απαραίτητα ότι προηγείται τη στιγμή του σήματος εκκίνησης. Ο στόχος είναι να μπορεί «να ελέγχει» αμέσως μετά από την εκκίνηση. Με την μέγιστη ταχύτητα και το σωστό συγχρονισμό είναι δυνατό να είναι δεύτερο όταν περνάει τη γραμμή εκκίνησης, αλλά να επιτύχει θέση ελέγχου πολύ σύντομα μετά. Ανάλογα με την εμπειρία των πληρωμάτων, υπάρχει συχνά ένα ψυχολογικό πλεονέκτημα που κερδίζεται από το πλήρωμα που έχει καθαρό τον

έλεγχο στο διάστημα πριν την εκκίνηση.

Στα όρτσα σκέλη της διαδρομής, το σκάφος που έχει τον έλεγχο είναι είτε μπροστά και σε μια τέτοια θέση που οποιοδήποτε γύρισμα του αέρα δεν θα ωφελήσει το άλλο σκάφος, ή ιστιοδρομεί στην εγγυτάτη σε θέση όπου ο βρώμικος αέρας του έχει επιπτώσεις στον αντίπαλο, ή ο αντίπαλος είναι παγιδευμένος και δεν μπορεί να κάνει τακ.

Στα πρώτα σκέλη της διαδρομής, το να υπερασπίσει το προβάδισμα του ένα σκάφος είναι συχνά δύσκολο και, εκτός αν είναι αρκετά μπροστά, το προπορευόμενο σκάφος θα ενδιαφερθεί ή να εξασφαλίσει την εσωτερική είτε να προηγείται στο επόμενο σημείο στροφής από το να έχει τον έλεγχο.

Η ΤΑΚΤΙΚΗ

Στους αγώνες με στόλο (fleet racing), νικητής θα είναι γενικά το σκάφος που διανύει τη διαδρομή στο μικρότερο δυνατό χρόνο. Αντίθετα, οι match racers θα επικεντρωθούν ακριβώς να διασχίσουν τη γραμμή πριν από τον αντίπαλο τους. Δύο τακτικές που προκύπτουν από αυτήν την νοοτροπία είναι η σφιχτή κάλυψη και οι παραβάσεις (fouls).

Με τη σφιχτή κάλυψη, το προπορευόμενο σκάφος θα προσπαθήσει να μείνει όσο το δυνατόν πιο κοντά στον αντίπαλο του ενώ βρίσκεται ήδη μπροστά. Παραδείγματος χάριν, εάν σε ένα σκέλος πρώτα το δεύτερο σκάφος υποστρέψει προς τη δεξιά πλευρά του στίβου το προπορευόμενο σκάφος υποστρέψει προς τη δεξιά πλευρά του στίβου επίσης, ακόμα κι αν η αριστερή πλευρά του στίβου φαίνεται να ευνοείται. Αυτός ο τρόπος εξασφαλίζει στο προπορευόμενο σκάφος να μη χάσει τη πρωτοπορία λόγω μιας αλλαγής του αέρα που ευνοεί τη δεξιά πλευρά του στίβου. Αντίθετα, στο fleet racing υπάρχουν συχνά σκάφη και στις δύο πλευρές του στίβου, όπου το προπορευόμενο σκάφος απαιτείται να ιστιοδρομεί στην πλευρά που θεωρεί τη γρηγορότερη.

Τα fouls είναι επίσης ένα σημαντικό μέρος του match racing. Ενώ στο fleet racing τα fouls τιμωρούν το σκάφος που υπονοήθηκε αλλά δεν δίνουν πλεονέκτημα στο σκάφος που δέχτηκε το foul, όταν υπάρχουν



μόνο δύο σκάφη οποιαδήποτε ποιηή για το ένα σκάφος είναι ένα πλεονέκτημα για το άλλο. Επομένως στο match racing το ένα σκάφος θα προσπαθήσει συχνά να βρεθεί σε μια θέση όπου το άλλο σκάφος δεν θα έχει καμία επιλογή παρά να του κάνει foul ή να κάνει μια ασύμφορη αλλαγή στο στίβο, ακόμη και με κόστος για το ίδιο να ιστιοπλοεί αργότερα.

Ένα σκάφος στο fleet race περιστασιακά μόνο μπορεί να ενδιαφέρεται για την απόδοσή του σχετικά με ένα άλλο συγκεκριμένο σκάφος στο στόλο. Παραδείγματος χάριν, πριν το τέλος μιας σειράς αγώνων, δύο σκάφη μπορεί να είναι τόσο μπροστά στη βαθμολογία από το υπόλοιπο του στόλου ώστε κανένα άλλο σκάφος να μη μπορεί να τα πιάσει. Κατά συνέπεια, το σκάφος Α θα κερδίσει τη ρεγκατα εφ' όσον τερματίσει σε καλύτερη θέση από το σκάφος Β στην τελευταία ιστιοδρομία, ανεξάρτητα από εάν έρχονται πρώτο και δεύτερο ή ένατο και δέκατο. Το σκάφος Α μπορεί έπειτα να υιοθετήσει την τακτική αγώνα match racing ενάντια στο σκάφος Β, ακόμα κι αν αγωνίζονται σύμφωνα με τους κανόνες του fleet racing.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ

Η γοητεία του match race, για τους θεατές αλλά και τους ίδιους τους συμμετέχοντες, είναι οι πολλές σύντομες ιστιοδρομίες. Κατά συνέπεια, οι ιστιοδρομίες πρέπει να είναι σύντομες διάρκειας. Για παράδειγμα, με συμμετοχή 12 πληρωμάτων ή και λιγότερων συνιστάται ένα πρόγραμμα αγώνων που αποτελείται από ένα διπλό Round Robin, ακολουθούμενου από ξεκαθάρισμα με ημιτελικούς και τελικούς. Ο νικητής σε κάθε μονομαχία βαθμολογείται με ένα (1) βαθμό. Ο χαμένος με μηδέν (0) βαθμούς.

Round Robins

Η βάση των περισσότερων match race είναι το Round Robin. Μερικές διοργανώσεις αποτελούνται από μονό ή διπλό Round Robin. Άλλες αρχίζουν με Round Robin και προχωρούν μετέπειτα σε αγώνες knock-out, συνήθως ημιτελικούς και τελικούς. Το Round Robin είναι το μόνο σχήμα με το οποίο κάθε αγωνιζόμενο σκάφος τρέχει ενάντια σε όλα τα

αγωνιζόμενα σκάφη ένα προς ένα. Κάθε αγωνιζόμενο σκάφος τρέχει τον ίδιο αριθμό μονομαχιών, και ξέρει τον ελάχιστο αριθμό αγώνων που δικαιούται να τρέξει όταν δηλώνει συμμετοχή στη διοργάνωση.

Groups

Εάν ο αριθμός συμμετοχών είναι τέτοιος που ένα μονό Round Robin θα έθετε σε κίνδυνο τη διοργάνωση, οι συμμετέχοντες μπορούν να διαιρεθούν σε δύο ομάδες. Με 10 συμμετοχές, κάθε ομάδα των 5, απαιτεί τώρα μόνο 10 μονομαχίες για να ολοκληρώσει το Round Robin τους, και συνολικά 20 μονομαχίες. Το προφανές μειονέκτημα αυτής της προσέγγισης είναι ότι κάθε αγωνιζόμενο σκάφος δεν συναντώνεται ενάντια σε όλα τα αγωνιζόμενα σκάφη.

Η διαίρεση των συμμετεχόντων σε δύο ομάδες έτσι ώστε να υπάρχει ισορροπία στο μοίρασμα όσον αφορά την ιστιοπλοϊκή ικανότητα μπορεί να είναι δύσκολη, αλλά πάλι, η κατάταξη της ISAF (ISAF Ranking List) ή οποιαδήποτε άλλη εθνική κατάταξη, μπορούν να βοηθήσουν. Ένα άλλο πρόβλημα είναι ότι με τις ομάδες υπάρχει μια ισχυρή πιθανότητα ισοβαθμιών αγωνιζομένων με τους ίδιους βαθμούς όπου απαιτείται να έχει προβλεφθεί ένα σύστημα επίλυσης των ισοβαθμιών.

Knock-out

Το πρόβλημα των αγωνιζομένων που τελειώνουν τους αγώνες με ισοβαθμίες είναι ένα σημαντικό μειονέκτημα οποιουδήποτε Round Robin. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το Round Robin της διοργάνωσης ακολουθείται συνήθως από κάποια μορφή knock-out όπου συμμετέχουν τα πληρώματα με την υψηλότερη βαθμολογία. Οι τελικοί πρέπει να σχεδιαστούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο τελευταίος αγώνας της διοργάνωσης πρέπει να είναι ο τελευταίος αγώνας του τελικού για τη 1η – 2η θέση. Εάν υπάρχει χρόνος, μπορεί να υπάρξουν τελικοί και μικροί τελικοί έτσι ώστε να ολοκληρώνεται μια Γενική κατάταξη στη διοργάνωση για όλους τους συμμετέχοντες.

Παράδειγμα format για 12 πληρώματα με 6 σκάφη.

1. - Round Robin I

(α) Τα πληρώματα διαιρούνται σε δύο (2) ομάδες σύμφωνα με τη κατάταξη τους στο ISAF Match Race Sailing ranking list όπως αυτό έχει διαμορφωθεί 30 ημέρες πριν τη διοργάνωση.

(β) Κάθε ομάδα θα τρέξει ένα Round Robin – κάθε πλήρωμα τρέχει μία φορά εναντίον όλων των πληρωμάτων της ομάδας του

(γ) Τα τρία (3) πληρώματα από κάθε ομάδα που θα συγκεντρώσουν τις υψηλότερες βαθμολογίες προκρίνονται για τον επόμενο γύρο. Αν υφίστανται άλυτες ισοβαθμίες μεταξύ των πληρωμάτων που έχουν προκριθεί τα πληρώματα που προκρίνονται ορίζονται με κλήρωση.

2.- Round Robin II

- (α) Κάθε πλήρωμα που έχει προκριθεί από τη μία ομάδα μονομαχεί με κάθε πλήρωμα που έχει προκριθεί από την άλλη ομάδα σε ένα συμπληρωματικό Round Robin. Η συνολική βαθμολογία των σκαφών είναι το άθροισμα της βαθμολογίας τους στα δύο Round Robins.

- (β) Τα τέσσερα (4) πληρώματα με την υψηλότερη βαθμολογία προκρίνονται για τους ημιτελικούς.

- (γ) Για τα πληρώματα που βαθμολογήθηκαν στη 5η και 6η θέση, οι θέσεις αυτές είναι οι τελικές.

3. ΗΜΙΤΕΛΙΚΟΙ

- (α) Ορίζονται τα τέσσερα (4) πληρώματα που θα μονομαχήσουν σε ζευγάρια.

- (β) Το πρώτο πλήρωμα που θα συγκεντρώσει τουλάχιστον δύο (2) βαθμούς προκρίνεται στον επόμενο γύρο. Προκρίνονται δύο (2) πληρώματα.

4. ΤΕΛΙΚΟΙ

- (α) Ορίζονται τα δύο (2) πληρώματα που θα μονομαχήσουν

- (β) Το πρώτο πλήρωμα που θα συγκεντρώσει τουλάχιστον δύο

(2) βαθμούς είναι ο νικητής. Το άλλο κατατάσσεται στη 2η θέση.

5. ΤΕΛΙΚΟΙ 3ns / 4ns ΘΕΣΗΣ

- (α) Το ζευγάρι των πληρωμάτων που θα μονομαχήσουν είναι τα πληρώματα που δεν προκρίθηκαν από τους ημιτελικούς στους τελικούς
- (β) Το πρώτο πλήρωμα που θα συγκεντρώσει τουλάχιστον δύο (2) βαθμούς κατατάσσεται στη 3η θέση, το άλλο στη 4η.

6. ΜΙΚΡΟΣ ΤΕΛΙΚΟΣ - Θέσεις 7η έως 12η

- (α) Τα υπόλοιπα πληρώματα τρέχουν ανά δύο ώστε να καθοριστούν οι τελικές θέσεις. Αυτά που κατατάχθηκαν στη 4η θέση στις δύο ομάδες, τρέχουν για την 7η και 8η θέση. Αυτά που κατατάχθηκαν στη 5η θέση στις δύο ομάδες για τις θέσεις 9 και 10 και αυτά που κατατάχθηκαν στη 5η θέση στις δύο ομάδες για τις θέσεις 11 και 12.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Ενώ η ιστορία είναι ασαφής περίπου για το πότε άρχισε αυτό το είδος αθλήματος, είναι λογικό να σκεφτούμε ότι το πρώτο match race εμφανίστηκε πιθανώς όταν συναντήθηκαν δύο ιστιοπλόοι στον ίδιο στίβο και τσεκάρισαν την ταχύτητα του ενός σκάφους σε σχέση με το άλλο. Αυτός ο τύπος άτυπου αγώνα συνεχίζεται μέχρι και σήμερα μεταξύ των ιστιοπλόων σε όλο τον κόσμο.

Στους σύγχρονους οργανωμένους αγώνες, το πιο διάσημο match race είναι το America's Cup στο οποίο κάθε σκάφος προκαλεί τον υπερασπιστή του Κυπέλλου και που διοργανώνεται μέχρι και σήμερα με σκάφη International America's Cup Class, μια κατηγορία formula. Ο σχεδιασμός των σκαφών αυτής της κατηγορίας ελέγχεται από έναν σύνθετο τύπο που επιτρέπει στους σχεδιαστές ένα εύλογο περιθώριο για βελτιστοποίηση για διαφορετικές αναμενόμενες συνθήκες. Αυτό έχει οδηγήσει τα σκάφη που δεν αποδίδουν όμοια σε όλες τις πλεύσεις, να ξεκινούν μια άλλη τακτική αγώνα match racing πιέζοντας τον αντίπαλο στη μη ευνοούμενη για αυτόν πλεύση. Κατά τη διάρκεια του 2003 America's Cup μεταξύ των σκαφών Oracle BMW και Alinghi, παραδείγματος χάριν, το Alinghi ήταν βαρύτερο αλλά δυναμικότερο και ευνοημένο στα πρίμα. Το Alinghi χρησιμοποίησε την τακτική να βρίσκεται σταβέντο του Oracle σε ένα σκέλος πρίμα και να ορτσάρι σε μία πλεύση όπου το Alinghi ήταν συγκριτικά γρηγορότερο, αν και το Alinghi το ίδιο θα είχε φτάσει στη γραμμή τερματισμού γρηγορότερα σε μια πιο ποδιστή πλεύση.

Σε άλλες διοργανώσεις match race όμως γίνεται πραγματική δοκιμή της ιστιοπλοϊκής ικανότητας. Στις διοργανώσεις αυτές χρησιμοποιείται ένας στόλος ανταγωνιστικών και όμοια εξοπλισμένων σκαφών που ανταλλάσσεται μεταξύ των πληρωμάτων κατά τη διάρκεια των ιστιοδρομιών ώστε να εξασφαλισθεί ότι ο καλύτερος τιμονιέρης και πλήρωμα θα κερδίσουν.

Το πρώτο match race στο America's Cup εμφανίστηκε το 1870 μεταξύ του Αμερικανικού υπερασπιστή MAGIC και του Αγγλικού διεκδικητή CAMBRIA. Εκτοτε σε όλες τις διοργανώσεις που ακλούθησαν, καθώς επίσης και σε όλες τις δοκιμαστικές υπερασπιστών και διεκδικητών, οι αγώνες είναι match race.

Το match race γνώρισε θεαματική ανάπτυξη κατά τη διάρκεια της προηγούμενης εικοσαετίας. Ακριβώς τριάντα χρόνια πριν, υπήρχαν μόνο 5 αγώνες match race σε όλο τον κόσμο, και δεν είχε καθιερωθεί ακόμα σύστημα ταξινόμησης (ranking). Το 1989, εφαρμόστηκε ένα σύστημα ταξινόμησης το οποίο διαχειρίζεται έκτοτε η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία (ISAF). Ο κάθε κυβερνήτης παίρνει βαθμούς όταν βαθμολογείται στις 10 πρώτες θέσεις της κάθε διοργάνωσης match race. Οι διοργανώσεις έχουν διαφορετικό συντελεστή βαρύτητας ο οποίος είναι μεγαλύτερος στις μεγάλες διοργανώσεις (major events) και μικρότερος στα τοπικά ή περιφερειακά πρωταθλήματα.

Τα περισσότερα match racing είναι μεταξύ σκαφών one-design, θεωρώντας ότι τα σκάφη πρέπει να αποδίδουν όμοια σε όλες τις πλεύ-

σεις και ότι οποιεσδήποτε διαφορές στην απόδοση αποδίδονται στο πλήρωμα.

Το Omega Gold Cup χαρακτήρισε την αρχή αυτής της νέας μορφής ιστιοπλοΐας που άρχισε να αναπτύσσεται πολύ γρήγορα, και από τη δεκαετία του '70 διοργανώσεις τέτοιου είδους άρχισαν σε όλο το κόσμο. Αυτή η νέα μορφή ιστιοπλοϊκών αγώνων απαιτούσε σύντομα μια κεντρική οργάνωση και έτσι η γεννήθηκε το World Match Race Conference, ένα σώμα που αποτελείται από τους εκπροσώπους από κάθε διοργάνωση match race, του οποίου ρόλος είναι να εποπτεύει, να ενισχύει εννοιολογικά και να αντιπροσωπεύσει το World Match Racing Grand Prix Circuit, με στόχο τη περαιτέρω ανάπτυξη και επαγγελματική διοργάνωση αυτού του είδους αγώνων.

Τα match race του WMRC (World Match Racing Grand Prix Circuit) περιστρέφονται γύρω από τη ικανότητα του κυβερνήτη και του πληρώματος να τρέξουν στο μέγιστο της απόδοσής τους τα τεχνικά όμοια σκάφη στον ίδιο στίβο με τις ίδιες καιρικές συνθήκες σε μία σειρά αγώνων, που συναγωνίζονται άμεσα με κάθε άλλο αγωνιζόμενο.

Οι διοργανώσεις του WMR Circuit σε όλο τον κόσμο περιλαμβάνουν: **το Eunus Australia Cup στο Perth, το Congressional Cup στο Long Beach, USA, το St. Francis Match Race International στο San Francisco, το Royal Lympington Cup στο Lympington, το U.K., Internationaux de France στη Sete, το Kiel Match Race Cup στη Γερμανία, το International Swedish Match Cup στο Marstrand, το Knickerbocker Cup στη Νέα Υόρκη, το Omega Gold Cup στις Βερμούδες, το Nippon Cup στην Ιαπωνία και το Steinlager-Logan Cup στα Auckland,στη Νέα Ζηλανδία.**

Η συμμετοχή σε αυτές τις διοργανώσεις, που είναι οι πιο σημαντικές μετά από το America's Cup και το Whitbread Round the World Race και στις οποίες σχεδόν αποκλειστικά συμμετέχουν επαγγελματίες κυβερνήτες από τους κορυφαίους στη κατάταξη στον κόσμο, είναι πολύ σημαντική καθώς καθορίζει την κατάταξη τους και υπό αυτήν την έννοια την αξιολόγησή τους στον κόσμο της επαγγελματικής ιστιοπλοΐας.

