

Comment améliorer l'arbitrage en Match Racing?

La clef de la réponse à cette question est d'apporter deux améliorations:

1. **Arbitres plus rapides** dans leurs actions
2. **Arbitres plus cohérents** dans leurs décisions

1. Arbitres plus rapides.

Le dialogue entre les deux arbitres doit être plus efficace. La Figure 1 illustre la démarche de décision d'une réclamation comme un mouvement linéaire case par case d'un tableau.

1. Faits	2. Droits+opportunité	3. Obligations	4. Décision
Tribord Bâbord Engagé Au vent S/s le vent Virant Lofant Abattant Maintenant sa route Bout au vent Contact.	PRIORITAIRE, Peut lofer Peut abattre Peut naviguer au-dessus de sa route normale Peut virer Peut empanner	S'écarter Donner de la place Ne pas naviguer au D/S de la route normale Empanner aussitôt que possible Ne pas gêner	Pas de règle enfreinte ⇒⇒Pav Vert Règle enfreinte par: Bleu ⇒⇒Pénalité Pav Bleu Jaune ⇒⇒Pénalité Pav Jaune Gagne un avantage du à l'infraction ou Faute délibérée ↓ Pénalité Pavillon rouge + Bleu ou Jaune 2 Pénalités à Bleu ou à Jaune

Figure 1: démarche de décision

D'abord établir les **faits** (case 1), que nous utiliserons pour déterminer les **droits et opportunités** des deux bateaux (case 2), l'ensemble de ces éléments doit nous permettre de définir les **obligations** de chacun (case 3), et ainsi être prêt pour une **décision** (case 4) que nous signalons à l'aide des pavillons.

Ce tableau peut être aussi compris comme la succession des phases d'apprentissage d'un arbitre. Les premiers éléments d'échange pour les arbitres débutants sont effectivement la description des faits en décrivant la position des bateaux, les états (case 1).

Pour illustrer cette démarche, utilisons cette manœuvre de lof dans la figure 2.

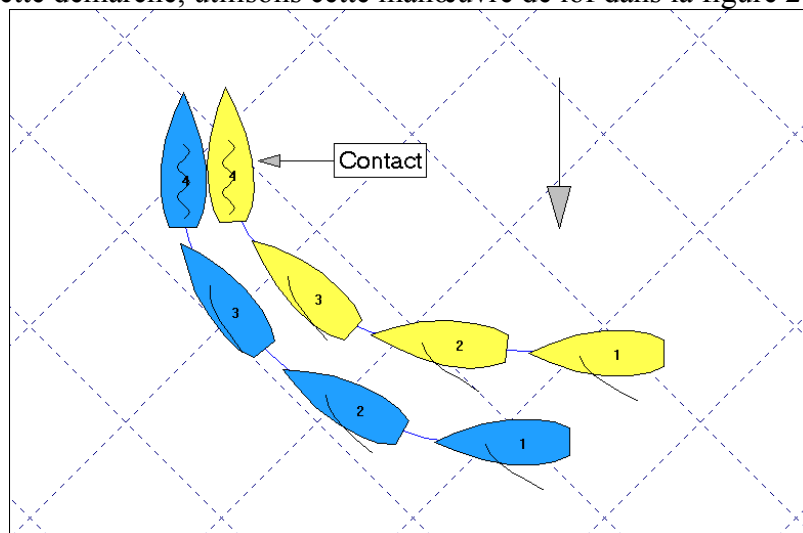


Figure 2: situation de lof

Le bateau sous le vent lofe lentement et pour simplifier l'exemple, bleu n'est pas limité par la règle 17.1. Quand les bateaux réclameront dans la situation 4, nous avons à décider si **Jaune** a enfreint son obligation de se maintenir à l'écart (règle 11) ou si **Bleu** a enfreint son obligation de donner à **Jaune** de la place pour se maintenir à l'écart (règle 16. Pour comprendre comment cette décision est atteinte nous pouvons examiner les échanges entre les arbitres. Dans cette manœuvre de lof, des échanges basés sur les **faits (case 1)** vont être de ce type:

Situation	Arbitre Bleu	Arbitre Jaune
1	Je suis tribord, nous sommes engagés, je suis sous le vent et je maintien ma route	Je suis aussi tribord au vent et je maintien ma route
2	Je suis toujours sous le vent et je lofe	Je commence à lofer, la distance entre nous est de 4m
3	Je continue à lofer	Je lofe toujours la distance entre nous est maintenant de 1,5m
4	Je suis bout au vent et je maintien ma route	Je suis également bout au vent je maintien ma route, il y a un contact entre les coques, réclamation: pavillon Y!

Avec ce mode de communication, les arbitres énoncent de nombreux faits plus qu'ils ne les échangent, quelque fois d'un intérêt mineur, et plus la situation est rapide, plus il est difficile d'échanger dans le temps disponible, et quand les bateaux protestent dans la situation 4 il faudra sans doute un certain temps avant d'atteindre la décision car il faudra alors se poser les questions en relation avec les **cases 2 et 3** pour décider.

Pour avoir une communication plus efficace nous devons basculer vers un mode d'échanges où nous annonçons les **droits et opportunités** à la place des **faits**, ce qui correspond à la **case 2** de la figure 1. Et ce qui est recommandé dans le manuel arbitre international de l'ISAF. Dans la manœuvre de la figure 2 les échanges du type **droits et opportunités** donneraient quelque chose comme:

Situation	Arbitre Bleu	Arbitre Jaune
1	Je suis sous le vent prioritaire, j'ai droit de lof et je te donne la place pour t'écarter	Je suis au vent et je dois me maintenir à l'écart
2	Je lofe, je dois te donner la place pour te maintenir à l'écart	je dois me maintenir à l'écart, je suis en train de lofer
3	Je lofe, je dois te donner la place pour te maintenir à l'écart	je dois me maintenir à l'écart, je suis en train de lofer
4	Je suis bout au vent, il y a contact entre les coques	Je suis également bout au vent, pavillon Y

Cette communication décrit encore des implications d'importance mineures, il y a certes progrès car **Bleu** comprend qu'il doit donner de la place à **Jaune** pour se maintenir à l'écart. Mais un problème réside dans le fait que l'infraction possible à une règle n'est pas discutée avant que le contact intervienne. Cette discussion correspond à l'utilisation de la case 3 de la figure 1. Cela prend encore du temps et les arbitres devront encore repenser les manœuvres de chaque bateau tout au cours de la situation.

Pour rendre cet échange encore plus efficace, nous ajouterons des opinions sur la manière de remplir ses obligations. L'accord des deux arbitres sur le fait ou non d'avoir rempli ses obligations permettra la décision.

Cela correspond à la **case 3** de la figure 1.

. Dans la manœuvre de la figure 2 les échanges de ce type donneraient quelque chose comme:

Situation	Arbitre Bleu	Arbitre Jaune
1	Je suis sous le vent prioritaire	D'accord, je me maintien à l'écart
2	Je lofe, je dois te donner de la place pour te maintenir à l'écart	Je réponds, je fais ce que je peux pour me maintenir à l'écart
3	Je continue à lofer, as-tu assez de place?	Je lofe en faisant tout ce que je peux, donnes moi plus de place
4	Contact; Je ne t'ai pas donné assez de place!	D'accord; Pavillon Y;

A chaque moment les arbitres déterminent si leur bateau remplit ses obligations au lieu de donner les droits et obligations. Ils s'accordent ou pas à chaque phase ce qui permettra d'être beaucoup plus rapide dans la décision finale et ne pas avoir à revenir sur les phases de la situation où les arbitres étaient d'accord. Par exemple dans la situation 4 de décider que **Bleu** ne remplit pas ses obligations et devra être pénalisé en cas d'incident et de réclamation. Quand le dialogue est optimal, les arbitres auront souvent décidé l'issue de la réclamation bien *avant* que les Skippers aient montré leur pavillon Y.

Le schéma du processus de décision est illustré dans la Figure 3.

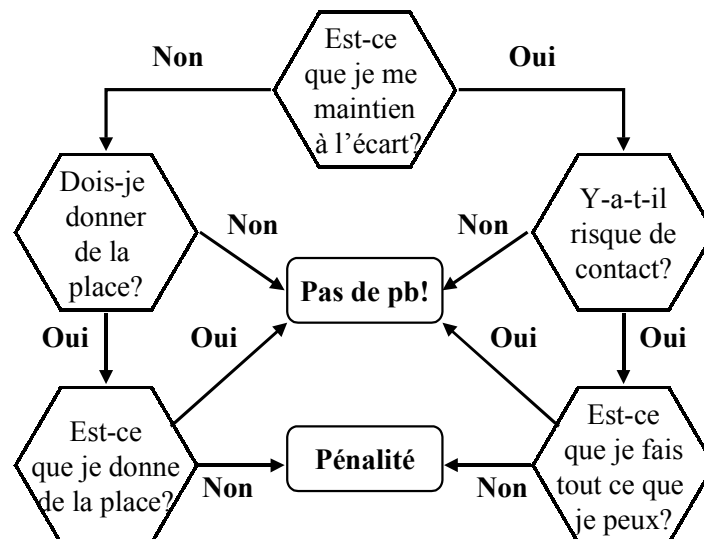


Figure 3: Processus de décision en arbitrage

Ce mode d'arbitrage demande une grande pratique. Mais une fois la technique maîtrisée et les automatismes acquis, la résolution d'un incident devient plus facile, plus rapide et plus sûre. Quand la masse d'informations dans la communication entre les arbitres est réduite de manière importante, les arbitres peuvent trouver le temps d'anticiper les prochaines manœuvres possibles des bateaux, ce qui facilite encore plus la communication sur les obligations et les actions.

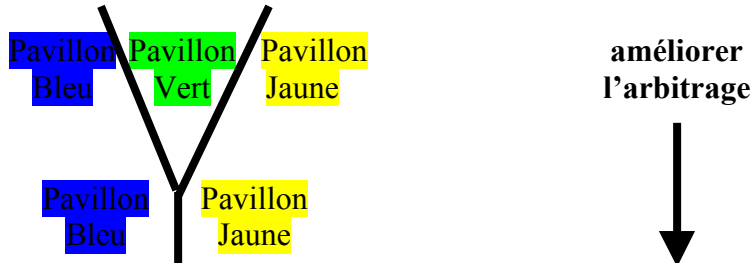
Le seul problème de ce mode de communication c'est que l'on peut arriver à la situation de décision où on réalise tardivement qu'il nous manque un fait! Et il est souvent trop tard pour le rétablir, ou cela prendrait trop de temps! Pour éviter ce piège, et dans la mesure où nous avons le temps pour le faire il est intéressant d'essayer que chaque élément important dans la situation soit souligné par un fait mais le choix de cet élément qui risque de devenir primordial est déjà d'une grande complexité.

2. Arbitrage plus cohérent

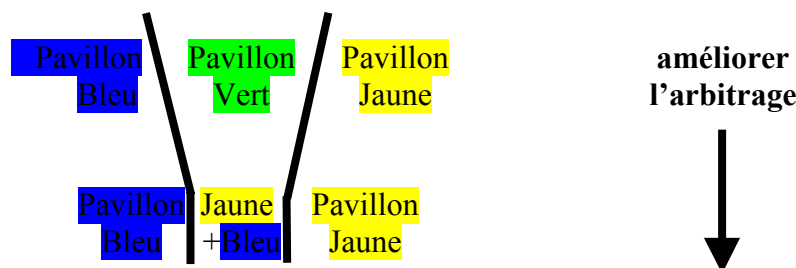
La seconde contribution à l'amélioration de l'arbitrage est la recherche de la cohérence dans des situations similaires et ceci idéalement dans toutes les parties du monde! Les concurrents

peuvent alors savoir ce qu'ils attendent de nous. La figure ci-dessous montre comment des décisions peuvent varier dans une situation comme par exemple la situation de lof étudiée dans la figure 2. Si **Jaune** réagit trop lentement il sera pénalisé. Si **Bleu** lofe trop vite c'est lui qui sera pénalisé.

Mais entre ces deux situations, il y a une zone floue où nous avons des difficultés pour décider qui doit être pénalisé et il peut en résulter un pavillon **vert**! ..



A mesure que notre arbitrage va s'améliorer la zone floue doit graduellement disparaître et l'on peut imaginer qu'un jour nous n'aurons pas de pavillon **vert** dans ce genre de situation. Avec ce raisonnement nous pouvons décider de donner une pénalité à **Bleu**, mais juste avec un petit changement dans l'observation de la manœuvre nous donnerions alors une pénalité à **Jaune**, ceci contredit notre objectif d'avoir des décisions les plus cohérentes possible. Pour éviter d'en arriver à ces situations la double (twin) pénalité (une à chaque concurrent) est quelque fois la bonne décision. En faisant cela nous avons une zone intermédiaire où nous décidons que les deux bateaux ont enfreint une règle; comme illustré ci-dessous:



Dans la situation de la Figure2, il peut y avoir des situations où nous pourrions décider que le contact est du à la fois parce que **Bleu** a lofé trop vite et que **Jaune** a répondu trop lentement. Un pavillon **vert** dans ce cas pourrait être interprété comme aucune règle n'a été enfreinte! Le message aux concurrents est clair, ils sont dans la zone dangereuse !