

CONSEILS A L'USAGE DES BIZUTHS DU FIGARO ET AUX AUTRES ...

Au fil des ans, ce texte est devenu un « petit bréviaire » à l'usage des figaristes débutants, et une injection de rappel pour les plus expérimentés.

Ce document n'a pas pour prétention d'améliorer votre façon de naviguer, mais de vous fournir un cadre permettant d'éviter un maximum d'erreurs.

Si on ne sait pas exactement comment on gagne le Figaro, on sait comment on le perd !!!

A vous de jouer ...

LA QUINZAINE AVANT LE DEPART

Préparation de la navigation

Ne confiez pas la préparation de la navigation à un assistant ou à Maxsea. Préparez des fiches sur chaque point de passage (relief, polygones de brise, cartes de courants...).

Votre road book personnel, rédigé page par page, présente plus d'efficacité qu'un document de consommation élaboré par un le plus brillant des stratèges.

Vous disposez tous de connaissances suffisantes pour écrire ce mémoire. Il faut seulement considérer que cette démarche fait partie de vos priorités.

Préparez un dossier sur chaque étape et sortez des simulations à différentes vitesses, enregistrer les routes sur votre disque dur.

Préparez des lutins avec les principales théories de J.Y Bernot sur les effets topographiques et les régimes de brises.

Renseignez-vous sur les particularités des sites de départ et d'arrivées, et sur les stations VHF pour la météo.

Déroulez le film de chaque étape en soulignant les passages difficiles.

Si Maxsea représente un gros avantage en navigation, du point de vue stratégique, c'est un outil qui a tendance à rendre fainéant dans la préparation de sa navigation ...

Cherchez à simuler et à anticiper ...

N'hésitez pas à rédiger des petites fiches bien utiles pour réfléchir quand on est nase. L'écriture sur papier facilite la mémorisation, même si ensuite vous utilisez exclusivement le logiciel Maxsea.

Dans le SH 550 sur les courants, on peut trouver encore quelques infos pertinentes sur les bascules de courants à terre.

L'assistant technique

N'oubliez pas que le choix de cette personne ressource repose principalement sur ses capacités à optimiser votre monotype.

Ensuite, il peut éventuellement posséder les qualités d'un conseiller, d'un copain, d'un confident, d'un kiné.

Rappelez-lui que l'épreuve dure 4 semaines, et que faire la fête c'est sympa mais pas tous les soirs.

Si vous lui confiez beaucoup de tâches de préparation, soyez informé des montages, et de toutes les bidouilles opérées à bord du bateau. Trouvez un endroit pour ranger toutes les notices de l'électronique (des copies).

Passez un peu de temps à formaliser ce que vous attendez de lui.

Faites régulièrement des points sur l'avancée de la préparation, sans mettre trop de pression.

Votre mental

Souvent, une dizaine de jours avant le départ, de nombreux skippers se plaignent de douleurs vagues (maux de ventre, coliques, maux de tête...). Le neurovégétatif réagit au stress bien avant la conscience. Chacun réagit différemment aux situations mais cela ne signifie pas qu'on pétoche. Certains acteurs prétendent d'ailleurs que « le trac vient avec le talent » (Sarah Bernard).

En fait, il n'y a pas de règles, mais vous ne devez pas négliger cette gêne, en parler à quelqu'un, et trouver une solution pour se calmer.

Si vous ne dormez pas bien, prenez des plantes (autorisées bien sur).

Le physique

Cette période n'est pas favorable à une défonce physique. Si vous n'êtes pas affûté, c'est trop tard, et si vous forcez, vous risquez de vous fatiguer inutilement.

Essayez des activités plus récréatives que vous pourrez pratiquer aux étapes (le golf est un bon moyen pour se vider la tête, se concentrer et voir autre chose que du bleu). Evitez les excitants alimentaires (alcool, café...).

Le dopage

Des contrôles antidopages sont régulièrement pratiqués sur l'épreuve. Lisez, bien attentivement la composition de tous les produits que vous consommez. Informez votre médecin du risque d'un contrôle.

La semaine au départ

Essayez pendant cette semaine de vous placer un peu à l'écart de l'agitation des pontons préjudiciable à l'influx nerveux et à la concentration. Ne prenez en compte que les infos officielles sur la course et non les nombreuses rumeurs qui ne présentent aucun fondement véritable.

Tous les matins, établissez votre programme de la journée. Respectez vos engagements vis à vis des organisateurs et de vos sponsors mais sans plus...

Prenez un peu de recul en pratiquant une activité physique...

La presse

Donnez des rendez-vous précis aux journalistes qui vous sollicitent, mais ne traînez pas sur votre bateau toute la journée en les attendant...

Préparez à leur intention un dossier que vous déposez au PC presse.

Trouvez des anecdotes intéressantes sur votre vie sans toutefois sombrer dans le « people ».

Si vous y parvenez, évitez la lecture de la presse 2-3 jours avant le départ. On y lit souvent de petites phrases qui hors contexte peuvent vous irriter, créer des malentendus ou ébranler vos certitudes.

La technique

La vitesse en monotype reste primordiale sur une épreuve type FIGARO.

« Si tu vas plus vite que ceux qui sont comme toi sur le mauvais chemin, tu arriveras toujours avant eux quelque part » prétend un maître Zen

du solitaire. Par contre, Saint Augustin affirme : « *il vaut mieux suivre le bon chemin en boitant que le mauvais d'un pas ferme* ».

Mais Loïc (célèbre entraîneur forestois) conclue généralement en affirmant : « *l'essentiel est d'aller vite dans la bonne direction* ».

Du bon sens, je vous dis...

D'une manière plus pragmatique, pour aller vite :

- insistez auprès du voilier pour obtenir les voiles 10 jours avant le départ. Faites une sortie en sa compagnie pour valider vos choix de coupe (on a souvent des surprises sur les finitions).

- Vérifiez vos réglages au tensiomètre.

- Effectuez 1 ou 2 sorties pour « faire » vos voiles et connaître le plan d'eau (à une heure où la marée sera la plus proche de celle du départ),

- Sortez avec un ou deux partenaires, pour optimiser les comparatifs en vous mettant d'accord sur les thèmes de la séance.

Hygiène de vie

Ne changer rien à vos habitudes alimentaires, mais méfiez-vous de tous les fruits de mer sur toute la durée de l'épreuve.

De légitimes ambitions ont été gâchées par une « turista » persistante.

Dans le domaine du sommeil, respectez seulement vos rythmes habituels et pratiquez assidûment la sieste qui permet de bien récupérer et de se préparer au sommeil polyphasique de la course (1 heure max).

Surtout n'écoutez aucun « gourou » qui vous préconiserait une méthode infallible pour être au top le jour J.

Votre meilleure préparation c'est le bon sens, et les connaissances scientifiques que vous possédez.

Fréquentez régulièrement les kinésithérapeutes de la tente médicale pour les massages.

La veille du départ

Depuis 3 jours, vous suivez l'évolution du scénario météo. Ne vous prenez pas trop la tête sur les différentes options car par expérience, le matin du départ, les plans sont souvent à revoir. Imprégnez-vous seulement du contexte global. Le briefing de « l'Equipe Finistère Course au Large » vous donnera des infos précises et sera l'occasion de se caler en fonction des risques que vous souhaitez prendre.

Par contre, il est bien plus efficace d'élaborer tout seul son scénario d'évolution météo et stratégique, et de venir au briefing vérifier ses hypothèses de travail.

Soyez à bord du bateau pour les essais VHF, et pour vous familiariser avec le canal P4.

Vérifiez tous les plombages avant de signer la feuille, car parfois les plombs ne sont pas correctement scellés.

Faites le tour des derniers bricolages à effectuer avec votre assistant, en utilisant des check-lists qui permettent de ne rien oublier et de renforcer votre confiance.

Vérifiez principalement pilotes et ballast.

Rentrez dans le GPS tous les waypoints du parcours en baie, car le plan d'eau est noir de monde, et on ne voit absolument pas les marques.

Dès que possible, prenez 5 minutes de "vacances" et isolez-vous.

Le plat de sucre lent au dîner s'impose. Demandez au restaurateur de vous préparer une cocotte de pâtes que vous réchaufferez en course. Prévoyez aussi des produits hautement énergétiques type *Rénuhryl* ou *Shark*, à disposer dans le cockpit si les conditions s'annoncent difficiles.

La nuit du départ

Ne changez rien à vos heures de sommeil sous prétexte qu'il y a « école » le lendemain. Certains s'endorment comme des souches, d'autres font « la crêpe » pendant plusieurs heures mais cela ne signifie pas que vous allez être à la ramasse si vous ne dormez pas vos 9 heures d'affilées.

De nombreux records du monde d'endurance ont été claqués après des nuits blanches. Bien fatigué, vous vous endormirez plus vite la première nuit de course.

Le départ

Votre assistant sera debout à l'aube pour une éventuelle pesée des équipements. Arrivez sur le bateau, le plus tard possible, habillé pour partir. Si jamais la situation météo n'est pas stable, gardez votre mobile pour appeler vos routeurs jusqu'au dernier moment. Restez seul une bonne heure avant le coup de canon.

Attention aux croisements avec les autres concurrents, mais n'oubliez pas qu'un abordage

avant les 4 minutes ne sera, à priori, pas pénalisé pour le fautif mais bien souvent la victime pourra obtenir une réparation en temps.

Les premières heures de course

C'est toujours bien de se trouver aux avants postes dès le départ, mais ne vous prenez pas la tête si ce n'est pas le cas.

Evitez de calquer votre course sur vos adversaires.

Privilégiez la stratégie de course que vous avez défini au départ sans tenir compte du niveau des adversaires qui vous entourent.

Ne vous laissez pas lofer si votre choix de route se situe au-dessous. Abattez, au risque de souffrir dans les dévents.

Le résultat en début de course ne revêt qu'une importance relative et c'est seulement à « la fin de la foire que l'on compte les bouses ». Acceptez au départ de perdre un peu, et n'hésitez pas à dormir dès la première nuit.

Il faut surtout éviter de se battre pour gagner 10 places la nuit, réaliser au petit matin que le combat vous a épuisé, que l'écart en temps entre vous et l'adversaire sous pilote se limite à quelques minutes. **Cette évidence du paramètre temps doit imprégner votre analyse stratégique.**

Si la situation météo est stable, les écarts seront plus faibles.

Récupérez et anticipez sur les moments où vous devez être vigilant et lucide pour ne pas rater des coups faciles.

Evitez de passer trop de temps à la VHF, car ce comportement nuit à votre concentration et peut être perçu comme un besoin trop important de se rassurer.

Bien souvent, le rythme des étapes du Figaro peut s'évaluer en 3 temps :

- Les dix premières heures, où les options se dessinent avec des paquets de bateaux et des leaders qui s'affirment.
- ensuite, pendant les traversées, les placements et les écarts évoluent peu. Il faut s'accrocher à son groupe et tenir le rythme.
- enfin, on approche de l'arrivée. Dans cette phase, on assiste à des bouleversements dans les classements.

Bonus et malus peuvent alterner, mais une constante est toujours à respecter : y croire jusqu'au bout, même lorsque les situations sont en apparence très figées. L'approche des côtes signifiant presque toujours « mistoufle », il y a souvent beaucoup à perdre ou à gagner dans ces situations.

L'arrivée :

Ne laisser personne monter à bord avant le passage des jaugeurs qui vérifient les plombs.

Dès que votre assistant est à bord, faites à chaud la liste de toutes les avaries et des améliorations souhaitables.

A terre n'oubliez pas l'émargement sous peine de pénalités.

Méfiez-vous des commentaires à chaud faits aux journalistes sur les épisodes de la course. Soyez positifs, donnez aussi de l'anecdote, du « live » sur votre fonctionnement à bord. Les commentaires techniques sont rarement repris par la presse non spécialisée.

Généralement, l'organisation vous offre un repas, où chacun raconte sa course et ses galères. Ensuite, dès que possible, passez chez le kiné. Plus vite vous vous ferez masser, meilleur sera la récupération.

Après dodo... En 10 heures de sommeil, vous pourrez récupérer toutes vos capacités, même si généralement il subsiste une légère fatigue.

L'étape :

Les conseils à l'étape sont les mêmes qu'au départ :

- Evitez de traîner toute la journée sur les pontons. Donnez des rendez-vous précis,
- Changez d'ambiance en pratiquant une activité détente (vélo, golf, natation...),
- Ne consommez aucun fruit de mer.
- Faites un débriefing individuel avec un des entraîneurs, ou une personne capable de fournir une critique constructive à votre prestation.
- Détendez-vous, sans pratiquer d'excès...,
- pratiquez la sieste.

Attendre le briefing de l'équipe pour caler ses choix météo et ne décider véritablement qu'après les dernières infos du matin du départ.

Les phrases des bizuths entendues (et des autres) aux arrivées :

J'ai manqué de rigueur... Cette nuit là, je n'y ai pas cru... Au départ, je pensais ne pas être dans le coup, j'avais des complexes... Je me suis polarisé sur des petits problèmes matériels et après j'ai perdu le fil... Je ne suis pas resté au contact et j'ai manqué de repères... Au bon plein, j'ai ramassé... En haut de range, j'ai pas la speed... Je n'ai pas suivi ma stratégie de départ et après je ne savais plus où aller... Le dernier jour, j'ai manqué de lucidité... J'ai raté la diffusion de tous les bulletins météo... A Ouessant, je me suis trompé de Racon ...J'étais au vent avec René (le meilleur) et puis il a disparu... Sur les 50 derniers milles, j'ai perdu 2 heures... J'étais bord à bord avec Jean, mais j'étais persuadé qu'il allait me déposer dans la nuit... Je n'ai pas assez dormi et je me suis écroulé au passage à Groix... J'ai navigué 5 heures avec des algues dans la quille et un plastique dans un safran... Comme un con, j'étais ballasté sous le vent...

Il ne tient qu'à vous de transformer ses traductions de comportements peu adaptés à la situation en adaptations efficaces.