

AUTOMATISER DES SITUATIONS TYPE

Pour palier à la « surchauffe » du solitaire, un maximum de situations de course doit être automatisé.

Si, au début de la pratique, l'automatisation concerne principalement l'exécution des manœuvres, une progression pertinente doit également étendre ce "pilotage automatique" à des tâches plus cérébrales, notamment la gestion optimisée du flot d'informations.



Dans le baston :
« Agir en primitif, penser en stratégie » ...

Quand nous questionnons les leaders sur leur façon de gérer ces informations, ils mettent en évidence la rigueur de leur méthodologie.

Le respect du projet stratégique dans les phases de transition, ou les conditions deviennent aléatoires, représente l'une des clefs de la réussite.

Par rapport à la concurrence, les meilleurs navigateurs fonctionnent constamment en anticipation. Ils ne sont jamais surpris par une évolution des conditions météo ou une renverse de courant.

• Identifier des situations normalisées

Lors de la préparation à la navigation en solitaire, il est indispensable, pour progresser, de dresser la liste des situations « normalisées » pouvant être travaillées à terre et sur l'eau.

La gestion d'un parcours « banane » en solitaire ne fait pas appel à toutes les compétences d'une course au large de 450 milles.

Dans cette logique on pourrait considérer, de manière caricaturale, que seule la compétition en configuration réelle apporte un véritable progrès.

Sur ce principe, il y a quelques années, beaucoup de compétiteurs considéraient que s'entraîner à une Transat dans la baie de la Forêt n'apportait aucune amélioration sensible à la performance globale.

Certains navigateurs optaient d'ailleurs, en guise d'entraînement, pour des convoys longs en hiver vers les côtes espagnoles et irlandaises.

Dans cette optique, Ils privilégiaient la durée et la haute mer pendant que d'autres effectuaient des « ronds dans l'eau ».

Comme nous l'avons démontré dans les chapitres précédents, la performance résulte de l'interactivité entre tous les facteurs de la compétition.

Lors d'un entraînement avec des partenaires en baie de La Forêt, il est fort probable que les navigateurs se confrontant sur un parcours rencontreront davantage de situations type Solitaire du Figaro qu'un navigateur seul en mer d'Irlande, qui n'est soumis à aucune concurrence, et se trouve dans l'incapacité de mesurer objectivement la qualité de ses performances (vitesse et trajectoires par exemple).

A l'inverse, on ne peut prétendre que la seule pratique d'une banane ou d'un côtier prépare à la course en solitaire au large.

Mais nous considérons que, par rapport à un objectif de préparation à la Solitaire du Figaro, il est plus efficace de choisir la confrontation sur un espace restreint que d'aller au large faire un convoi.

Dans un temps limité, il est plus rentable de travailler l'ensemble des fondamentaux qui visent à renforcer l'anticipation, à mieux gérer les priorités, et à économiser son énergie pour une meilleure efficacité stratégique.

Le document en annexe, [régater en solitaire sur parcours « banane » en monotype](#), présente une démarche de préparation, et détaille un certain nombre de situations normalisées dont la maîtrise étend

considérablement le choix des réponses possibles face à une situation imprévue.

Au large, quand le navigateur a répété en entraînement avec succès un empannage par force 6, il n'hésite pas à manœuvrer quand le respect de la trajectoire l'exige. Un concurrent moins affûté pourra hésiter longtemps avant de tenter sa manœuvre et s'écartera sensiblement de la trajectoire optimale.

Des structures d'entraînement se développent depuis quelques années. Elles ont permis une élévation importante du niveau technique des jeunes solitaires du circuit qui possèdent un fond de jeu très efficace avec seulement 2 ou 3 ans de pratique du solitaire Monotype.

- **Exemples de situations types :**

- Les situations de conduite à toutes les allures.
- Les situations de réglage, à toutes les allures, tous temps et états de mer, de jour comme de nuit.
- Les situations de manœuvres sous pilote principal et auxiliaire, dans toutes les conditions, y compris les réductions et changements de voiles.
- Le tracé de route et suivi de trajectoire avec GPS, Maxsea dans toutes les conditions.

- **Agir en primitif, penser en stratégie**

L'acquisition des automatismes s'effectue obligatoirement par la répétition de gestes et de situations. Stockés en mémoire, ceux-ci permettent un choix ouvert de réponses aux différents problèmes posés en course.

Pour l'entraîneur, Il ne s'agit pas de cloisonner ses navigateurs dans des schémas stéréotypés, mais au contraire, de proposer des situations nouvelles ou l'athlète peut, à partir d'une ossature globale du geste (schèmes moteurs), adapter et réguler son comportement selon les circonstances rencontrées tout en ne perdant jamais l'objectif prioritaire.

Il s'agit avant tout de placer l'individu dans un fonctionnement quasi involontaire pour effectuer les tâches les plus courantes, et de renforcer sa vigilance pour tout ce qui arrive de manière imprévisible, ou pour des opérations cognitives liées à l'élaboration d'un projet stratégique.

Dans une problématique solitaire, il s'agit avant tout d'économiser de l'énergie.

L'apprentissage efficace doit permettre au navigateur d'« *agir en primitif, et de penser en stratégie* » René CHAR.

Comme nous l'avons évoqué au début du chapitre, la surchauffe en solitaire arrive très vite.

Lors des entraînements, il faut veiller à la mise en place de situations complexes visant à placer le navigateur dans des problématiques mettant en jeu cette gestion de la surcharge d'informations, afin qu'il s'habitue à trier ce qui est prioritaire et à agir de la manière la plus efficace.

Dans cette recherche d'adaptabilité, l'un des exercices favoris utilisés au Pôle, nommé « la pochette surprise », se déroule de la manière suivante :

Les navigateurs en solo prennent un départ en flotte vers une première bouée dont ils connaissent la position mais pas le côté requis pour la passer.

Quelques dizaines de mètres avant le passage de cette marque les entraîneurs indiquent, par VHF, le côté de la bouée à virer, le cap, et la distance de la suivante, sans en préciser le côté requis.

En quelques secondes, le navigateur doit intégrer la nouvelle consigne, visualiser l'espace, programmer et enchaîner les manœuvres adaptées au nouvel objectif.

Cette pratique impose aux navigateurs d'intégrer rapidement une information, de la traiter et d'agir immédiatement de la manière la plus adaptée au problème posé, et surtout plus rapidement et efficacement que leurs partenaires/adversaires.

A ce moment, la trajectoire devient prioritaire. L'ensemble des facteurs liés au solitaire, au parcours, à l'engin, aux adversaires, doit être pris en compte dans un arrière plan décisionnel.

La répétition de l'exercice accentue l'état de fatigue, permettant ainsi de se rapprocher d'une situation réelle de compétition ou le navigateur en manque de sommeil doit prendre des décisions pertinentes.

Il existe de nombreuses variables à cet exercice : la position GPS de la prochaine marque peut remplacer cap et distance de la marque suivante initialement proposés.

Dans ce cas, c'est l'utilisation des outils de positionnement ou de stratégie qui est également visée et développée.

Comme pour les manœuvres, ou l'efficacité se constate par la fluidité des déplacements et l'enchaînement rythmé des actions sur le pont, les comportements automatisés dans les domaines stratégiques, ou ceux de la vie à bord, apportent économie d'énergie, confiance et sérénité.

En résumé, l'évaluation globale des comportements sur l'eau permet de définir schématiquement plusieurs niveaux de compétences qui orientent des préparations différentes.

• Les niveaux d'efficacité

Niveau 1 : Une maîtrise complète de la conduite et de la manœuvre du Figaro, associée à une stratégie performante. Ces compétences s'exercent sur tous les parcours et se caractérisent par une forte anticipation de toutes les situations rencontrées. A ce niveau, l'amélioration sur les parcours se situe au niveau des "régates en Formule 1".

Ces solitaires possèdent individuellement un bon potentiel technique qui flirte avec le 100 % de rendement. Leur principale marge de progression se situe donc au niveau du mental et du capital confiance, d'où l'intérêt pour eux de se placer volontairement, lors des entraînements, dans des situations « de crise » ou de défi avec des objectifs ambitieux.

Niveau 2 : Une bonne maîtrise de la conduite et des manœuvres, mais des difficultés à se décentrer de l'engin pour tactiquer et anticiper les situations. Lors de modifications importantes de l'espace, la surcharge d'informations ne permet plus de « faire face » et conduit à de grosses erreurs. Si les tâches à bord sont correctement effectuées, l'observation extérieure montre que la fluidité et le rythme peuvent être très sensiblement améliorés.

Niveau 3 : Des lacunes techniques individuelles dans la maîtrise de l'engin, qui ne permettent plus de répondre avec efficacité à l'évolution de l'environnement (météo, adversaires).

Pour passer du niveau 3 au niveau 1, chaque compétiteur doit travailler en dehors des stages **les fondamentaux** propres à la discipline. On peut considérer que ces navigateurs appréhendent l'ensemble des situations séparément mais pas toujours de manière enchaînée et/ou compétitive sur des parcours courts sollicitant une forte adaptabilité.

Exemple : Vous savez bien manœuvrer un Figaro, mais pas sous forte pression des conditions (vent et mer) et des adversaires. Le but à l'entraînement consiste donc à enchaîner les situations en isolant les paramètres. Les parcours d'échauffement avec des bouées disposées en rectangle permettent de vivre toutes les situations classiques du Figaro en décomposant les exercices.

A chaque sortie d'entraînement, vous devez travailler avec un objectif précis et sur un espace délimité. Avec un minimum de niveau, tout le monde peut virer ou empanner mais souvent pas à un endroit précis et percuter au bon moment quand une situation stratégique l'exige.

Cette démarche a pour but de favoriser la disponibilité du navigateur pour les tâches stratégiques ou sa créativité pourra pleinement s'exprimer. Cette décentration nécessaire de l'engin ne représente pas une nouveauté pédagogique. Par contre, en solitaire, elle prend tous son sens car le navigateur doit être capable de réaliser seul toutes les tâches du bord d'une manière que nous qualifions de « rustique, tout terrain ».

Cette approche « rustique » contrarie souvent les progrès des athlètes issus de la voile légère qui possèdent une conception trop idéaliste de la manière de gérer une course en solitaire. Contrairement à leur discipline ou aucun détail ne peut être négligé dans la recherche de la performance, le solitaire s'efforce avant tout de tout faire à bord mais avec une technique parfois moyenne « à l'arrache » mais sans jamais négliger aucun compartiment du jeu.

Cette conduite optimisée, caractéristique des champions, ne présente pas toujours un caractère conscient. Elle constitue un mélange subtil de connaissances, de sensations, et

d'expériences, permettant à chaque individu de s'exprimer dans un style qui lui est personnel.

Si vous demandez à un joueur de football de grand talent les raisons précises de son placement lors d'une phase de jeu, il sera à priori en difficulté pour vous répondre d'une manière précise et juste.

En statistique, nul ne peut toutefois contester la très grande qualité de ses positionnements pour mettre en péril la défense adverse et prendre l'avantage.

Chez les navigateurs talentueux, ce « sens du placement » par rapport à la météo ou aux adversaires se constate également, sans que l'on puisse objectivement évaluer les raisons qui ont déterminé ce positionnement.

Si en voile, le temps de réaction est moins limitant qu'en sport collectif, des placements efficaces peuvent s'effectuer sans que les raisons de ces choix soient explicitement exprimées.

Au début de mon expérience Course au large, j'avais tendance à considérer que les décisions prises par des navigateurs, qui ne s'appuyaient pas sur des connaissances rationnelles, ne pouvaient pas être efficaces.

C'était perdre de vue qu'en sport, seul le résultat importe et que dans cette action, la connaissance n'est qu'un outil, pas une fin.

Nous développerons d'ailleurs cet aspect de la prise de décision dans le chapitre lié à la démarche individuelle.