

## GERER LES PRIORITES D'ACTION

Comme nous l'avons déjà évoqué, les solitaires peu expérimentés se remarquent principalement par une attitude « tête dans le guidon ».

Trop sollicités par leurs manœuvres, et par la conduite du Figaro, ils sont incapables de regarder autour d'eux et d'évaluer objectivement la situation qui se présente.

Cette surcharge d'informations occasionne rapidement des erreurs de jugement, et accentue l'état de stress et de fatigue.



*L'adversaire ne représente qu'un élément du projet stratégique.  
Ne pas caler systématiquement ses choix sur sa trajectoire du moment.*

A l'inverse, les solitaires performants prévoient les événements les plus inattendus : rotation brutale du vent, croisement d'un adversaire. Cette anticipation d'actions semble s'exprimer dans tous les domaines de la performance. Elle leur permet de bien assumer ce qui est prioritaire dans chaque situation.

Sur le pont, les navigateurs de haut niveau se déplacent toujours comme s'ils avaient toujours le temps de réaliser une manœuvre. Même engagés dans une manœuvre difficile, ils gardent leur disponibilité pour se décentrer du bateau.

Ce type de navigateur sait quels stimuli risquent de survenir, à quel endroit, et quand ils vont apparaître. Exemple : l'approche de la layline.

Il peut donc prévoir la réponse qui sera la plus appropriée à la situation rencontrée.

Fort de cette information, l'exécutant peut organiser sa manœuvre par avance et effectuer une partie des opérations de traitement de l'information. Le temps de réaction pour se mettre en mouvement est très court et les mouvements s'enchaînent d'une manière fluide. Dans ce comportement, l'expérience joue bien évidemment un rôle fondamental.

La somme de situations vécues et stockées en mémoire fournit un éventail d'adaptations qui évite de commettre des erreurs graves, et permet d'effectuer différentes opérations de traitement de l'information en avance.

Si l'entraînement ne peut totalement compenser un manque d'expérience, il permet de travailler une méthodologie des situations types en les « visualisant » à l'avance pour se positionner dans un véritable processus d'anticipation. En stratégie comme en manœuvre, il est important de bénéficier d'un coup d'avance sur l'adversaire.

### • Visualiser l'objectif final

On ne régate pas de la même manière à 350 milles du but, qu'à seulement 5 milles.

[Le document en annexe diffusé par le Pôle aux membres de « l'Equipe Finistère Course au Large »](#) lors de la première étape de la Solitaire Afflelou Le Figaro 2005 illustre cette démarche d'anticipation stratégique qui prend compte tous les éléments du contexte, sans jamais perdre de vue l'objectif final.

Le briefing qui accompagne la présentation de ce « routage », outre sa fonction rituelle, permet une mise à plat des éléments intervenant sur le parcours.

Il s'intègre dans un processus global de formation et de suivi des athlètes, amorcé au début de la saison pour les bizuths, et depuis plusieurs années pour les anciens.

La simulation s'efforce de mettre à plat l'ensemble des informations disponibles, de construire des hypothèses de travail, mais sans ne jamais proposer de solutions prêtes à l'emploi.

### • Construire son projet

Comme nous l'avons évoqué précédemment, cette approche suppose un travail préalable de formation et d'intégration des données.

Dans cette logique de performance, il ne s'agit pas d'appliquer à la lettre les éléments fournis par les entraîneurs mais de construire un projet stratégique personnel cohérent, reposant sur une culture météorologique solide.

Objectivement, il existe une grande différence d'efficacité entre la personne qui prend connaissance des informations contenues dans un guide, à la page 100, et celui qui a rédigé ses données.

Tout au long de la préparation sportive, nous insistons sur la nécessité de s'approprier les connaissances.

Il est toujours dommage d'entendre un navigateur, déçu de sa performance, incriminer une faute de son routeur.

Tout d'abord, la remarque n'est pas correcte vis-à-vis de celui-ci dont la tâche consiste seulement à proposer des hypothèses.

De plus, cette attitude va à l'encontre de tous les principes de la réussite du solitaire, qui ont pour objet de responsabiliser le skipper dans tous les actes qu'il effectue à bord.

Dans notre exemple de « préroulage », il importe davantage de proposer à l'équipe un cadre général d'analyse que de fournir des réponses universelles.

Ce cadre repose sur des éléments fiables, afin que les choix effectués ne puissent rien devoir au hasard ou à la chance.

Il s'appuie prioritairement sur des outils et sur une démarche objective et dont la fiabilité a été éprouvée.

En mer, chacun peut l'adapter en fonction de sa motivation à prendre des risques, et à tout simplement utiliser les connaissances.

Dans tous les cas, l'efficacité des choix de trajectoire dépendra de la compétence des navigateurs à adapter leur trajectoire aux

évolutions météo, mais en ayant dès le départ et jusqu'à l'arrivée une vision claire du déroulement général et de la chronologie des phénomènes.

### • Mesurer le risque stratégique

Cette vision précise passe nécessairement par une mesure précise du risque pris en choisissant une option plutôt qu'une autre.

Dans des situations météorologiques devenues aléatoires, l'expérience permet de garder toute sa lucidité et ne pas tenter des coups trop risqués.

Les vainqueurs d'une très grande majorité d'épreuves du Figaro fonctionnent dans une logique « de gagne petit », évaluant avant toute décision le rapport coût / bénéfice afin de quantifier précisément le risque pris.

### • Optimiser la trajectoire

Evoquer l'optimisation de la trajectoire en voile ne constitue pas une nouveauté.

Cette notion inclut des paramètres de directions, de distance, de temps.

Pour se rendre le plus rapidement possible d'un point A à un point B, il s'agit de se déplacer vers l'objectif en empruntant le chemin le plus approprié.

**Comme chacun le sait en voile, la route la plus courte n'est pas forcément, la plus rapide.**

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

Voilà en quelques mots résumés la complexité de l'exercice de navigation spatiale en compétition à la voile.

Sur des engins peu rapides comme le monotype Figaro ; il est très rare que le choix de faire un écart de route trop important, pour trouver une force et un angle de vent plus intéressant, puisse être compensé par une vitesse sensiblement supérieure.

Sauf sur une courte durée et dans des conditions de vent nul ou très faibles.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, la modélisation peut fournir une bonne tendance de trajectoire, mais elle ne prend pas en compte l'ensemble des paramètres à intégrer dans les choix.

La route suivie par un navigateur consiste à trouver le juste compromis entre l'itinéraire idéal et la nécessité d'adapter sa trajectoire aux conditions rencontrées en situation réelle.

En solitaire au large, ce compromis est d'autant plus déterminant qu'il est choisi et réalisé par une seule personne.

Le document pré routage de l'Etape 1 de la Solitaire Figaro 2005 propose une application de planification de la trajectoire selon le schéma ci-dessous.

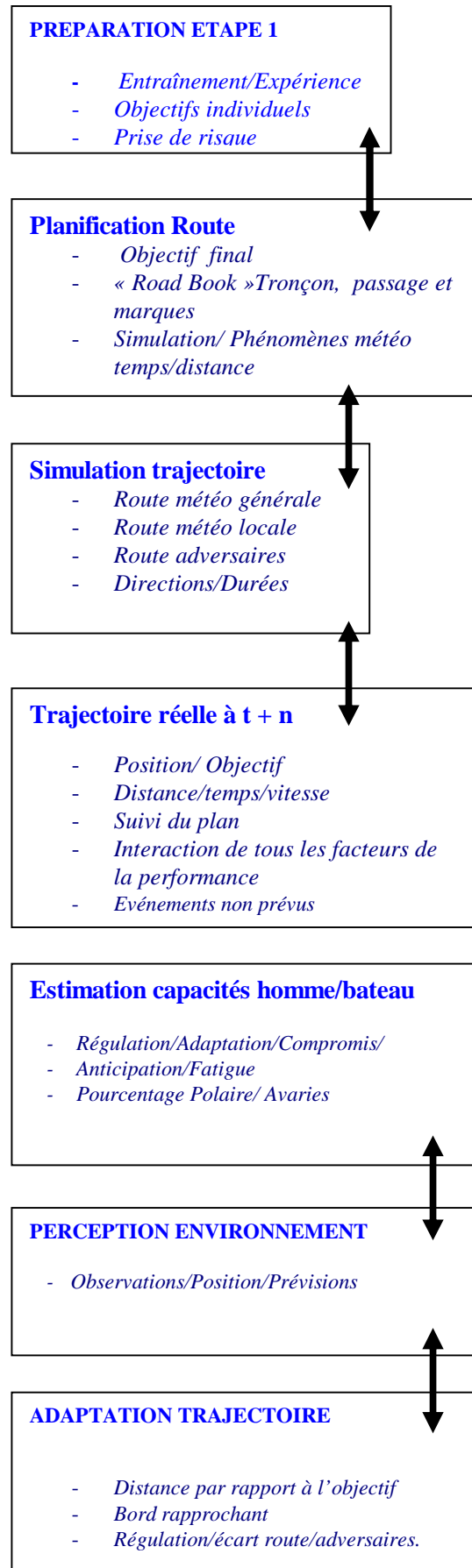
La « chek-list » stratégique proposée (page 58) met en évidence la nécessité de procéder à une régulation permanente de la trajectoire en fonction d'une évaluation « en boucle » des facteurs intervenants dans la conduite de cette trajectoire.

On note que dans cette grille le facteur « Adversaires » se situe tout en bas de la liste. Au contraire, la notion distance par rapport à la marque constitue l'élément prioritaire pour valider une stratégie.

Si les vainqueurs peuvent se tromper sur une évolution météo, ils suivent toujours la bonne trajectoire, adaptée à la situation stratégique et tactique. Souvent cette trajectoire s'effectue en limitant au maximum la prise de risque et en conservant toujours du bon sens.

En 2005, par exemple, sur la 2<sup>ème</sup> étape du Figaro, la tête de course a contourné une dorsale peu mobile sur le Golfe de Gascogne, à plus de 60 milles de la route directe. Méthodologiquement, le risque de se tromper était très faible car la dorsale était très stable. En 10 ans, c'est l'unique contre exemple de cette approche gache petit.

## Schéma N° 2



- **Rechercher la régularité**

La réussite sur la Solitaire du Figaro peut être rapprochée de la stratégie fondamentale du tennis qui consiste à appliquer le principe de la « balle dans le cours ». Un compétiteur qui s'efforce de jouer sa balle dans le terrain prend généralement l'ascendant sur un joueur plus brillant et spectaculaire, mais dont le jeu à haut risque s'accompagne de beaucoup de déchets (balles dans le filet, ou le plafond).

Au final, la régularité paye... l'important est bien de jouer tous ses coups, sans sortir de l'espace de jeu.

En course au large, cette logique doit être omniprésente dans le choix et l'application d'un projet stratégique. Les occasions de sorties de route étant très nombreuses.