

LA COMPETITION EN SOLITAIRE

Dans cet exercice, il ne s'agit pas de naviguer seul en mer, mais de s'imposer en solitaire dans le contexte de la compétition au large.

A l'indépendance du solitaire, avec l'impératif prioritaire d'assurer sa survie dans un milieu hostile, s'ajoute la dimension concurrentielle.

Non seulement, il faut adapter son rythme à celui des éléments naturels, mais aussi à celui d'adversaires confirmés dans la discipline.

Dans ce chapitre, nous ne passerons pas en revue tous les éléments de la performance mais nous nous axerons sur quelques éléments prioritaires susceptibles d'optimiser le processus de préparation.

Depuis plusieurs années, les spécialistes de la régates entre trois bouées démontrent un savoir faire indéniable sur les courses au large en solitaire.

On constate une meilleure adaptation du public issu de la régates inshore à la compétition au large, par rapport à d'autres jeunes plus amarines par des convoys transatlantiques, mais peu imprégnés de culture sportive.

Il semble que les fondamentaux liés à l'optimisation de l'engin, les trajectoires ou le placement en fonction d'adversaires soient plus déterminants dans la réussite, que des capacités liées à la conduite d'un bateau et à la gestion de la vie en mer

Avant de développer ces éléments, je ne voudrais pas occulter le fait que cet exercice en solitaire reste une activité dangereuse qui exige expérience et entraînement.

• La survie

Sur toute course en solitaire, la préoccupation principale du navigateur est avant tout d'assurer sa survie en finissant la course sur un bateau en bon état de navigation.

Dans ce contexte, l'inexpérience du large, le manque de sens marin peuvent constituer de lourds handicaps lors de confrontations à des situations extrêmes.

Si, concilier performance et sécurité n'est jamais facile, navigateurs et entraîneurs doivent systématiquement les prendre en compte.

Il y a quelques années, très peu de briefings d'entraînement prenaient en compte le danger de risques mortels présents dans la pratique. Aujourd'hui, le sujet n'est plus tabou. Chacun essaye de proposer des solutions afin d'éviter qu'une petite erreur ne se transforme en drame.

L'entraînement réduit le risque de passer par-dessus bord. L'électronique propose des outils de plus en plus sophistiqués pour agir sur le pilote automatique (télécommande NKE) et arrêter le bateau. Les engins de flottabilité sont systématiquement portés dans le gros temps.

On constate aussi des moyens de repérage d'un homme à la mer de plus en plus efficaces (Wavefinder), et une logistique de récupération optimisée (exemple : Transat Jacques VABRE 2005 - récupération par l'aéronavale française de l'équipage de Foncia sur le trimaran chaviré à 240 milles de la pointe de Penmarch en moins de 6 heures)

Pourtant, le risque majeur fait partie de l'activité, et il paraît difficile de préparer efficacement des navigateurs à l'affronter.

Une nouvelle fois, tout dépend de l'individu et de la situation rencontrée.

Au milieu des growlers, dans l'antarctique, chaque skipper aura une réponse différente face à sa mise en danger.

Au-delà de sa préparation, c'est sa capacité à s'adapter efficacement aux événements qui constituera le facteur le plus efficace de sa survie.

« Ce ne sont pas les plus forts ni les plus intelligents qui survivent, mais ceux qui sont les plus réceptifs au changement »

Charles DARWIN

L'entraînement doit, à mon sens, porter sur l'adaptabilité des navigateurs aux situations nouvelles, complexes et variées.

Il doit en résulter :

- une part d'automatisme technique qui conforte le sentiment de maîtriser l'engin dans tous les contextes,

- une part de formation, au travers de la connaissance des phénomènes, pour mieux appréhender les possibilités de changement du milieu.

- Une part d'expérience, qui développera la confiance.

• **Le contexte concurrentiel**

Le risque présenté par l'activité en solitaire au large est sensiblement renforcé par la recherche de performance et la forte concurrence.

Sur le Figaro ou le Vendée Globe, il s'agit de naviguer en solitaire de manière optimale en compétition avec des adversaires de niveau similaire.

Ce type d'exercice ne s'improvise pas. Toutes les actions réalisées par 6 personnes en configuration équipage doivent être parfaitement maîtrisées par un seul individu. Il doit cumuler, sur un parcours de confrontation, l'ensemble des fonctions à bord (collecte des informations sur la marche du bateau, la météo, les adversaires, les décisions des options, la conduite et la manœuvre de l'engin).



« Ce ne sont pas les plus forts ni les plus intelligents qui survivent, mais ceux qui sont les plus réceptifs au changement » Charles DARWIN

Cette spécificité suppose une organisation très rigoureuse, qui aidera le navigateur à maîtriser cette complexité, pour avant tout assurer sa survie.

Il apparaît clairement aussi que la solitude en mer s'approprie progressivement, et que les expériences acquises lors de compétitions hauturières accordent une plus grande fluidité à « ces anciens ».



Assurer sa survie dans un environnement hostile.

La solitude éprouvée lors d'un Vendée Globe ou d'une Route du RHUM implique une « mise en danger » de l'individu, lui permettant d'accéder à un état "d'indépendance". Ce qui évite de toujours exiger des autres qu'ils vous « supportent ».

Cette expérience donne au compétiteur une sérénité qui lui permet d'appartenir au groupe quand la situation l'exige, mais également de cultiver son individualité quand il souhaite appliquer son projet personnel.

Comme dans la vie, cette différenciation s'effectue graduellement pour délimiter sa propre forme, « son style » personnel. Elle permet de relativiser un grand nombre de problèmes rencontrés lors d'une étape.

(*"Les aventuriers de l'extrême"*, de Christine LE SCANFF - Calmann-Lévy).

• **L'indépendance et l'émotion du solitaire**

Cette tendance du comportement à tenter d'effectuer les choses par soi-même, sans forcément s'appuyer sur les autres, représente un aspect essentiel du profil d'un solitaire.

Avec le solitaire, nous rentrons dans le domaine du « je » : *"Je peux faire cela", "je suis*

responsable”, “je suffis à mes besoins”, “je peux choisir”...

Ce profil d'indépendance, commun à tous les solitaires, s'inscrit aussi dans un domaine compétitif qui touche le domaine de l'autre.

L'objectif consiste à faire mieux que ces concurrents dans un exercice solitaire.

Sur le Vendée Globe, aujourd'hui, les participants issus du Figaro sont davantage attirés par une régates sur 87 jours que par le projet d'une longue histoire intérieure avec la mer pour espace.

Les évaluations psychologiques effectuées sur des jeunes solitaires devenus des champions mettent en évidence un besoin énorme de reconnaissance sociale.

Cette attente semble le moteur principal de leur engagement dans un projet solitaire.

Contrairement à d'autres activités sportives, où l'entraîneur se situe au bord de la piste, la configuration course au large ne permet pas à l'athlète de bénéficier des recalages de son coach, ni d'aucune assistance physique. Pour progresser, éviter la reproduction d'erreurs, le navigateur doit généralement être capable d'agir seul, de réguler et d'évaluer ses actions et surtout d'assurer sa survie dans un milieu hostile.

Cette autonomie suppose en préalable que le navigateur s'approprie tous les éléments de l'activité.

Les vainqueurs d'épreuves en solitaire ne sont pas seulement des « pilotes » de machines. Ils doivent posséder une connaissance approfondie du fonctionnement de leur bateau.

Un ballast qui fuit en course suppose que l'on soit capable de trouver rapidement l'origine du problème et d'y remédier sans lire la notice.

L'électronique et l'informatique sont également des domaines où le navigateur doit aujourd'hui posséder une culture importante.

La réussite en solitaire repose avant tout sur

l'obligation de ne faire aucune impasse dans son programme de révision.

Le rythme de course : une perception fine de ses capacités et de son environnement ...

Alain GAUTIER, Michel DESJOYEUX, ou Loick PEYRON, présents sur plusieurs éditions du Figaro mais sans préparation poussée sur Figaro 2, ont développé leur savoir-faire en solitaire sur des supports plus techniques et plus stressants que le monotype.

Cette expérience leur permet avec plus de facilité de se décentrer de leur machine afin de se consacrer à des tâches stratégiques ou tactiques.

Leur niveau de stress très bas sur le monotype par rapport à des engins plus puissants et dangereux procure un avantage en terme de dépense énergétique. Il sublime également leur plaisir de naviguer sur ce support plus facile qui favorise une certaine fluidité.

La nécessité de retrouver régulièrement cette « émotion du solitaire » semble indispensable pour garder un fond de jeu suffisant. On ne peut pas considérer qu'une régates solitaire en multicoque tous les 2 ans sur le circuit ORMA puisse suffire à conserver un niveau de performance satisfaisant.

A titre d'exemple, parmi ses objectifs prioritaires sur le Figaro, Michel DESJOYEUX met en évidence cette nécessité de poursuivre cette pratique du solo en compétition dans la perspective de se préparer à des échéances sportives en multicoques ou monocoques 60 pieds. En parallèle de la maîtrise de l'engin, il est indispensable de construire ou de consolider des fondamentaux liés exclusivement

au solitaire. La pratique du monotype permet d'acquérir, fond de jeu et rythme indispensables à un projet gagnant sur tous les supports solitaire.

• **Le fond de jeu**



Pour prétendre au plus haut niveau dans une discipline sportive, le pratiquant doit posséder un fond de jeu suffisamment étoffé.

Plus on monte en niveau, plus la technique est élaborée, et plus l'harmonie entre tous les paramètres spécifiques à une activité (technique, stratégique, tactique, physique, mentale) doit être forte.

Un fond de jeu de qualité garantit un niveau permanent d'efficacité. Il ne s'agit pas de réussir quelques coups brillants sur une régates, mais d'être régulièrement dans le peloton de tête.

Dans une autre discipline sportive comme le tennis, à moins d'être blessé, malade, ou pour des causes exceptionnelles, un joueur classé 5/6 au tennis, ne sera pas battu par un adversaire classé 30/5. Ce dernier peut marquer quelques points ou jeux mais ne dispose pas d'une base de jeu suffisamment solide pour remporter le match.

En voile, avant l'avènement du monotype, il était délicat d'évaluer le niveau réel du fond de jeu d'un navigateur tant les différences technologiques pouvaient masquer les facteurs humains.

Cette caractéristique de l'activité met en jeu toutes les composantes présentées dans le schéma en page 12. Le fond de jeu permet de programmer, réaliser, enchaîner, et réguler toutes les actions effectuées à bord, quel que soient les conditions météo, le parcours, ou la concurrence.

Cette capacité se construit à partir du talent, du vécu d'expériences ou d'entraînements.

Actuellement, sur un parcours banane en Figaro, les débutants peuvent effectuer un premier tour dans le rythme des leaders car ils ont pu anticiper sur les manœuvres et les placements.

Au deuxième passage, on constate une accumulation de petites fautes techniques qui entraîne la détérioration globale de tous les facteurs de la performance. Le syndrome « tête dans le guidon » empêche rapidement l'adaptabilité aux conditions et aux adversaires.

La différence de rythme entre les niveaux devient flagrante et les écarts en temps, places et distances, importants.

Sur une course au large, dans des conditions de vent médium, cet écart de fond de jeu peut ne pas être trop pénalisant. Par contre si le vent monte ou devient aléatoire, le navigateur ne possédant pas une culture suffisante, devient incapable de gérer la complexité de la situation. Il effectue des choix de moins en moins pertinents, et perd une énergie considérable à garder la cadence.

Il « joue », mais ne possède pas tous les raisonnements logiques qui ont permis de créer le fond de jeu par déficit d'expérience ou d'entraînement.

Ce n'est pas le contexte général qui organise le déroulement et la chronologie de son action, mais la simple réaction à l'événement.

Compte tenu du caractère turbulent du milieu marin, on peut considérer qu'il existe autant de réponses adaptées que de navigateurs participants à la compétition.

Dans ce sens, pour l'entraîneur, il est aussi important de travailler les processus que les contenus, pour permettre au navigateur d'acquérir un fond de jeu personnel, et de créer son propre style.

Par contre, en solitaire au large, chaque navigateur fixe ses propres limites, imposées par la perception de son état de fatigue, de son bateau, et des conditions météorologiques du moment.

Caler son projet sur celui des adversaires, en fonction des classements conduit bien souvent à de grosses erreurs.

Lors du Vendée Globe 2000, Michel DESJOYEUX renonça à suivre le rythme imposé par Yves PARLIER qui le distançait de 30 milles par jour. Il considéra alors que son fond de jeu ne lui permettait pas d'aller aussi

vite dans de telles conditions de vent et de mer. Au lieu de forcer le train, il maintint la cadence qu'il s'était fixé.

Quelques heures plus tard, Yves PARLIER démâta et, involontairement, conforta cette

nécessité de suivre son projet personnel et de faire confiance à son intuition.

• Le rythme

Depuis plusieurs années, une dizaine de compétiteurs inscrits à la Solitaire du Figaro possèdent un fond de jeu identique, un registre de compétences suffisamment étoffé pour espérer remporter une épreuve.

Pourtant chaque année, un concurrent s'impose dès le départ comme le patron de la flotte. Il peut accélérer, contrôler une échappée, compenser une petite erreur d'option. Ce concurrent "en forme" est souvent bien placé à la bouée de dégagement.

Sur des compétitions "type marathon", comme le Vendée Globe, on constate également une motivation des concurrents les plus affûtés à démontrer dès le départ leurs capacités à suivre ou imposer une cadence élevée. Ce rythme soutenu permet rapidement de prendre l'ascendant psychologique sur l'adversaire.

Les places relevées quelques heures après le départ sont assez proches de celles constatées à l'arrivée.

Parmi l'ensemble des facteurs qui interviennent dans la réussite en course au large, cette notion de rythme paraît donc actuellement l'une des plus déterminante.

Sur la Solitaire du Figaro, et compte tenu de la distance relativement courte des étapes, cette approche est fondamentale.

L'équilibre entre un rythme trop soutenu qui entraîne fatigue et casse matérielle, et une cadence trop lente qui laisse les adversaires s'échapper, reste difficile à déterminer, ou à maintenir.

Comme nous avons tenté de le démontrer précédemment, les différences de rythme peuvent s'expliquer par la qualité du fond de jeu, basée sur la maîtrise technique de l'engin et sur une meilleure gestion de l'individu et de son environnement.

On peut considérer qu'un navigateur se situe dans le rythme de course quand l'exigence de la situation rencontrée n'est pas supérieure à ses possibilités techniques, stratégiques, physiques ou mentales, et que cette cadence peut être maintenue sur la durée.

Lors d'une course à pied, si votre allure dépasse 20 km/h alors que vos possibilités génétiques et votre entraînement vous limitent à 16 km/h, votre effort va rapidement s'arrêter. Pour élever votre rythme de course, il vous faudra travailler en parallèle tous les facteurs de la performance.

Pour un navigateur, progresser techniquement lui permettra de réduire la dépense énergétique nécessaire pour effectuer ses manœuvres et garder un seuil de vigilance élevé pour appréhender son environnement.

L'harmonie entre l'individu, la machine, et le milieu représente l'une des clefs pour optimiser son rythme de course.

Mais, selon la durée des compétitions, nous pouvons constater des différences individuelles d'efficacité.

Certains sont plus à l'aise dans des épreuves comme la Solitaire du Figaro, que l'on peut comparer à du demi fond (type 400 m / 800m). L'engagement dans l'action doit y être total et immédiat. Les temps de récupération très courts.

D'autres sont plus efficaces sur des courses de fond, type Transat sur 20/25 jours de mer, qui privilégient un rythme moins élevé mais plus régulier.

Enfin, certains ne s'expriment que sur des parcours ultra longs, comme le Vendée Globe. Les situations rencontrées peuvent y être extrêmes, et aucune préparation ne sera véritablement apte à fournir les réponses adaptées.

Aujourd'hui, nous constatons une meilleure polyvalence des compétiteurs, et une maturité sportive beaucoup plus précoce. Cette évolution s'explique principalement par une culture voile plus étendue et variée, et par la monotypie qui exige un dépassement physique important.

Cependant, il faut bien remarquer que malgré un très bon potentiel à l'entraînement, de nombreux navigateurs, techniquement au point, ne parviennent jamais à s'imposer en course.

Cette situation tient à de nombreux facteurs, et chaque cas est bien évidemment particulier. La capacité individuelle à se dépasser pour soutenir un effort d'une manière continue et régulière en est une première explication.

Quelle que soit la discipline sportive, l'aptitude à « se faire mal » fait partie de la panoplie des leaders

Quelle motivation, quelles énergies fournissent aux champions les ressources nécessaires pour surmonter fatigue et souffrances dans une compétition en solitaire ?

Dans cette question on frôle certainement les frontières de la psychologie ou de la psychanalyse. Chaque réponse est originale.

La fonction de l'entraîneur n'est pas forcément de comprendre le pourquoi de ce comportement « engagé ». Il s'agit davantage d'appliquer des processus d'entraînement susceptible de développer cette capacité de dépassement de soi.

A son arrivée en vainqueur du Figaro 1999, à Douarnenez, Jean LE CAM prétendait « être allé plus loin que loin » dans l'effort pour résister aux adversaires et à l'épuisement.

Si à l'arrivée, il paraissait incapable de se souvenir de son nom, il pouvait avec une précision clinique déterminer les évolutions du vent au cours des derniers moments de la régata. Durant les dernières heures de course, toute son énergie s'était concentrée sur la réussite de son objectif sportif.

Cette capacité à se faire mal dans les moments importants, à focaliser son énergie sur l'objectif représente l'une des qualités essentielles du solitaire.

Si dans une phase de recrutement de jeunes navigateurs il est possible de déterminer des différences de niveau technique, il est bien difficile de mesurer la tendance des personnes à se dépasser dans l'effort.

Certains résultats de tests psychologiques (QPS de THILL) fournissent cependant des éléments intéressants d'analyse. Mais à l'évidence, seule la confrontation à certaines situations démontre le véritable niveau d'engagement de chaque compétiteur.

A défaut de pouvoir évaluer cette capacité, l'entraîneur peut, dans sa préparation sportive, susciter une attitude générale capable de faire prendre conscience qu'en course il ne faut jamais rien lâcher.

Accepter par négligence ou paresse de perdre 1 mètre dans un entraînement en baie, c'est

prendre le risque d'en concéder 100 sur un parcours côtier, et 10 000 sur une étape du Figaro.

Dans les compétitions d'endurance au large, cette notion de rythme est étroitement associée à la gestion du sommeil. Auprès du grand public, ce domaine suscite nombre de fantasmes et d'interrogations sur la possibilité réelle des navigateurs de résister aussi longtemps à un manque de repos.

Les débutants à l'exercice solitaire font également état de leur inquiétude sur leurs capacités à résister au sommeil sur des étapes de plusieurs nuits. Ils considèrent d'ailleurs ce facteur comme le plus apte à limiter leur performance.