

## LA PROBLEMATIQUE DE L'ENTRAINEUR



### ***L'entraîneur moderne : un spécialiste de la généralité ?***

L'efficacité d'un entraîneur ne s'évalue pas à sa capacité de produire des connaissances, mais sur sa compétence générale à faire progresser son athlète ou son équipe afin de les conduire à la victoire.

Dans l'évolution des sports, et de la voile plus spécifiquement, cette action est devenue de plus en plus complexe, multiforme, et totale.

Au milieu d'un collège d'experts, l'entraîneur éprouve parfois des difficultés à trouver sa véritable place au sein du projet sportif, ce qui l'amène à s'interroger sur la véritable nature de son métier.

#### **• Un spécialiste de la généralité**

A la différence d'un expert dont l'objet d'intervention est bien identifié et délimité, l'entraîneur intervient sur tous les facteurs de la performance sans être spécialiste d'aucun. Il est en quelque sorte devenu un spécialiste de la généralité.

Sa fonction, autrefois plus axée sur le domaine technique, évolue vers une mission généraliste de chef de projet consistant à appréhender l'ensemble des domaines intervenant dans la performance dont la fonction première consiste à mettre le doigt sur les domaines qui peuvent contrarier les progrès et limiter les résultats.

Par certains aspects, ce rôle peut être comparé à une spécialité médicale représentée par le médecin interniste.

Dans ce domaine de la santé, ce praticien prend en charge des malades présentant des symptômes, mais n'appartenant pas à une spécialité précise.

Le malade souffrant de cette pathologie indéterminée, pouvant être gravement évolutive, n'est confié à aucun spécialiste, et bien souvent son état de santé se détériore.

Le médecin interniste s'efforce alors pour établir un diagnostic d'établir une relation entre tous les symptômes dont souffre le malade. Il s'agit d'un véritable travail de synthèse prenant en compte l'ensemble des paramètres physiologiques et psychologiques de la personne appréhendée dans son fonctionnement global.

A partir d'un bilan clinique très approfondi ; le praticien établit le constat des maux, identifie les problèmes posés, les isole sous forme de questions précises, propose une thérapie et/ou dirige le patient vers un spécialiste.

Bien souvent, dans le cas de ces maladies, le diagnostic est difficile à établir car les causes sont multifactorielles.

La problématique de l'entraîneur semble aujourd'hui très proche de celle de ce médecin, spécialiste de la généralité.

Un manque d'efficacité sur une étape du Figaro, peut trouver sa cause à tous les niveaux de la performance. Le problème peut aussi bien provenir d'un mauvais réglage de voiles, que d'un conflit avec le sponsor ou l'entourage du coureur.

L'incapacité de l'athlète à trouver une solution précise pour ne pas reproduire les mêmes erreurs entraîne bien souvent une dégradation rapide de l'état général de sa performance.

L'entraîneur « interniste » doit donc procéder à une évaluation globale de la situation d'échec, tenter d'établir des relations entre les faits et poser un diagnostic.

Ensuite, il formule des hypothèses de travail, propose des solutions ou dirige l'athlète vers un

spécialiste : voilier, préparateur physique ou mental ...

Pour obtenir un maximum d'efficacité, il doit également convaincre l'athlète et son entourage que la solution proposée sera la plus adaptée.

En cas de réussite, la relation de confiance est renforcée. En cas d'échec, on remet tout à plat. Dans tous les cas, c'est le résultat de l'action qui sera évalué, jamais la qualité de l'analyse.

#### • Un observateur privilégié

Dans une discipline comme la voile au large, où l'environnement présente un caractère aussi changeant, la réduction de l'incertitude constitue une demande permanente du navigateur et devient l'un des axes prioritaires de l'optimisation des performances.

Dans une course transatlantique, une multitude d'éléments liés au bateau, à l'individu ou à l'environnement viennent en permanence perturber le déroulement des scénarios les plus affûtés.

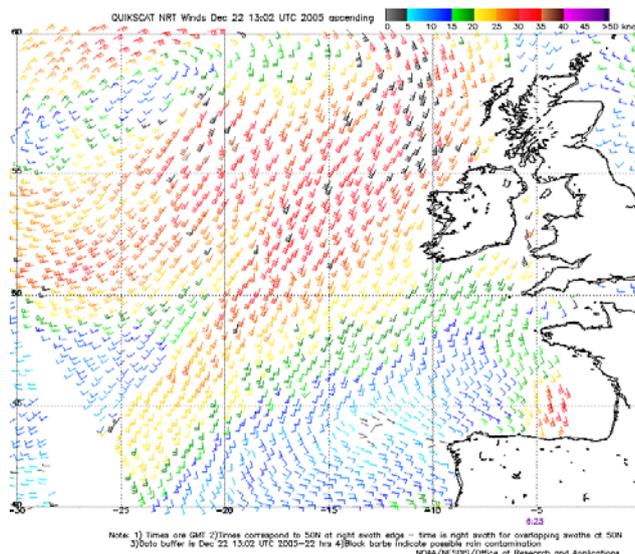
Depuis quelques années, navigateurs et entraîneurs recherchent donc tous les moyens d'anticiper sur cet environnement « turbulent » et de réduire au maximum la part laissée au hasard dans le résultat final.

La compréhension, et la maîtrise de cet environnement, constituent bien l'un des enjeux majeurs de la réussite en course au large.

Confronté à de multiples paramètres, le navigateur est souvent incapable d'effectuer la part des choses, de mesurer objectivement ses atouts et ses manques.

Compte tenu des outils modernes de suivi de trajectoire, et de la possibilité de disposer d'une analyse météo très fine sur les zones de course, l'entraîneur peut renforcer encore son rôle d'observateur de la performance.

Avec ces éléments, le débriefing d'une étape d'un Figaro, ou même d'une transatlantique, devient donc beaucoup plus riche, et l'analyse plus pertinente.



**Analyse satellitaire du vent surface. Site remis à jour deux fois par jour qui contribue à une évaluation plus objective des trajectoires des navigateurs en mer. ([cliquez pour suivre le lien](#))**

#### • Un scientifique

Dans cette recherche d'efficacité, la science occupe aujourd'hui une place très importante. Si cette approche paraît justifiée, elle ne peut toutefois fournir une solution à tous les problèmes rencontrés.

Quand un entraîneur aborde une préparation sportive en course en large, il est forcément attiré par tous les « repères » susceptibles d'évaluer de manière fiable et objective l'entraînement du navigateur et le fonctionnement de sa machine.

Un recueil de recettes permet toujours de se rassurer et d'asseoir une autorité pédagogique auprès de son public. Vitesses cibles, polaires, routages, tableaux de réglages, constituent donc aujourd'hui le bagage indispensable de tout entraîneur souhaitant être pris au sérieux.

Les évaluations « scientifiques » de l'individu dans le domaine médical, le sommeil, la psychologie contribuent aussi au renforcement des connaissances, et fournissent des éléments d'information susceptibles de mieux prévoir des comportements, de les anticiper, et de les objectiver. Ces apports permettent alors de programmer une progression technique cohérente adaptée au type de régates et à l'individu qui s'y prépare.



**Table à « cartes » Figaro Bénétteau 2**

Dans cette optique, les observateurs du milieu "Course au large" justifient, depuis quelques années, la victoire d'un compétiteur par une gestion rationnelle et scientifique de sa course.

Le "marin aventurier" des années 70 a cédé sa place au pilote de formule 1 du XXI<sup>ème</sup> siècle. Celui qui gagne aujourd'hui est présenté comme celui qui, au sein d'une flotte d'adversaires, a su analyser avec rationalité et sang froid l'ensemble des paramètres en jeu, et apporter une réponse juste aux situations rencontrées sur le parcours. La spécificité solitaire accroît encore cette représentation commune du navigateur informaticien obnubilé par ses calculs et ses routages, détaché de l'observation des nuages, à l'écoute du vent de la mer.

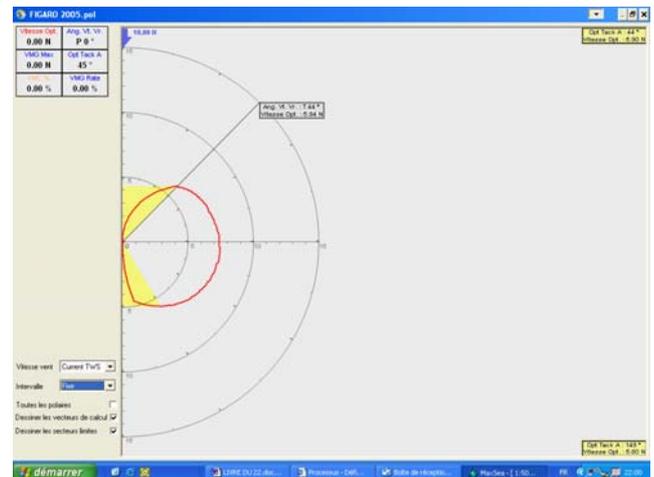
Cette approche scientifique occupe également une large place dans l'explication des processus décisionnels qui interviennent lors des phases de la régate : GPS, logiciels d'acquisition de polaires, fichiers de vent numérisés GRIB, logiciel de routage Max-Sea, sont devenus les outils incontournables de la décision.

Cette mise à plat objective et pertinente des données fournies par l'informatique paraît fonder et légitimer les bonnes prises de décision. L'appréciation « clinique » de la performance à travers ces outils peut inciter, navigateurs et

entraîneurs à orienter leur préparation dans une logique exclusive de modélisation.

#### • Un modélisateur

Cette simulation de la réalité à partir d'outils informatiques et électroniques fournit de bonnes pistes de questionnement technique, et oriente sur les bonnes tendances.



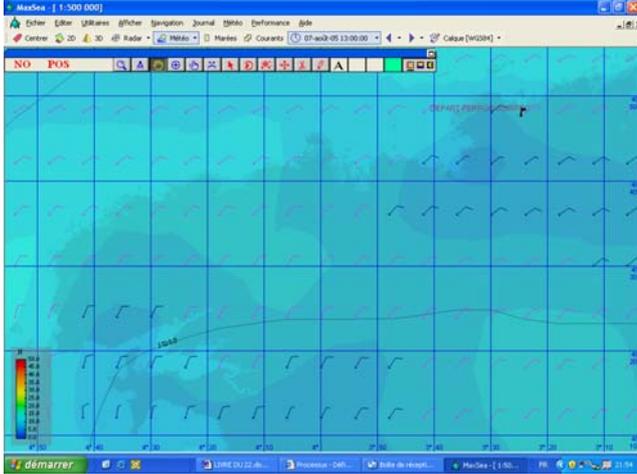
#### **Polaires du Figaro Bénétteau à 10 nds de vent réel (Tableau complet en annexes)**

Malgré la pertinence élevée de cette méthode, aucun modèle mathématique ne peut aujourd'hui traduire la complexité des phénomènes rencontrés en mer. Cette démarche reste toujours soumise à de nombreuses erreurs.

Devant la complexité des paramètres à appréhender lors d'une épreuve en solitaire, l'utilisation d'informations numérisées constitue une aide indispensable à la prise de décision. Quand on observe la table à carte d'un monotype Figaro, on mesure bien cette évolution du tout électronique et la part de cette modélisation dans les choix techniques et stratégiques.

En quelques années, les progrès apportés aux informations extraites des modèles météo sont indéniables, Les fichiers numérisés de vent à 48 heures sur la zone Europe sont devenus d'une exceptionnelle fiabilité.

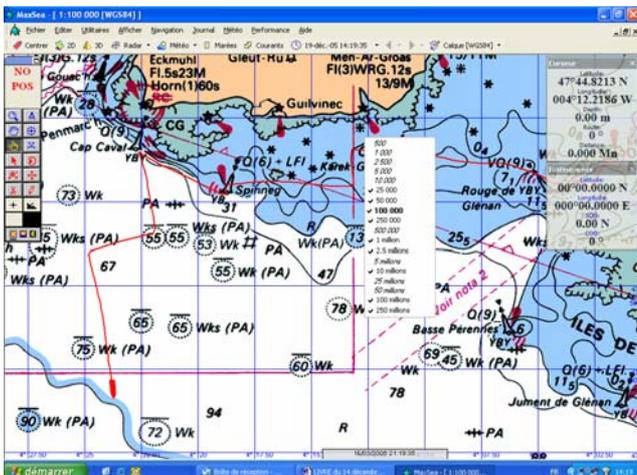
**Champ de vent numérique Météo France Aladin, le 7 août 2005 à 9 heures UTC, au départ du Figaro Afflelou de Perros Guirrec**



Fort de ce constat, un nombre grandissant de skippers considère pouvoir s'affranchir de connaissances approfondies sur les phénomènes météo et le déplacement fin des masses d'air.

**Enregistrement Traces Maxsea du Figaro Foncia au large de Port La Forêt en mars 2005. Un outil exceptionnel de débriefing de l'entraînement ou de la régates**

Cette évolution conforte une conception « déterministe » de la performance voile, dans laquelle chaque facteur, prévu et modélisé, correspond à la réalité rencontrée.



Elle entretient également les fantasmes de téléguidage des navigateurs depuis la terre, ou ceux-ci ne seraient plus directement responsables de leur décision mais pilotés dans toutes leurs actions.

Dans une préparation moderne à la course au large, la mise en place de situations d'entraînement, basées sur une modélisation des actions, est devenue incontournable. Elle fait partie du contrat tacite de formation.

Elle fournit l'axe prioritaire de préparation à une compétition. Travailler sur des statistiques de vent sur les 10 dernières années et simuler des scénarios pour effectuer un Vendée Globe

permettent certainement de s'imprégner des situations météorologiques les plus fréquentes. Dans une situation en mer, modélisée à l'entraînement, le compétiteur s'orientera nécessairement vers la bonne décision.

Aujourd'hui, une majorité de navigateurs possède ce type de connaissances. En pratiquant cette modélisation avec efficacité, on peut réduire sensiblement la part d'incertitude dans une traversée de l'atlantique en course.

• **Un intuitif**

Les chapitres précédents mettent en évidence la nécessité pour l'entraîneur de baser ses prises de décisions sur le raisonnement, avec l'aide d'outils scientifiques toujours plus sophistiqués.

La mise en œuvre de cette démarche lui permet, en suivant des règles et des normes, de fixer des critères de vérité et d'erreurs pour discerner ce qui était efficace ou non.

Pourtant, dans l'activité Course au large, la réponse juste aux aléas météo, techniques ou tactiques non prévus par des modèles représente aussi l'une des clefs de la réussite.

La réalité d'une compétition au large est tellement complexe qu'aucun ordinateur ni cerveau humain ne peut prendre en compte efficacement le nombre infini de variables qu'elle comporte. L'expérience réelle n'est jamais identique à l'expérience numérique.

L'efficacité passe nécessairement par la mise en jeu d'autres processus décisionnels.

En compétition au large, les sensations marines, l'adaptabilité, la créativité, priment sur la rationalité des prédictions. Parmi les nombreux exemples qui peuvent accréditer cette réalité, citons le RHUM 2002, remporté par Michel DESJOYEUX.

Quand on interroge les navigateurs sur les motifs précis de leurs décisions dans des moments « chauds », et auxquels ils ont fourni des réponses adaptées, ils évoquent souvent une sorte d'instinct, qui leur permet de traiter rapidement et efficacement une information, les conduisant à une action qui à posteriori s'est révélée efficace.

Pendant longtemps, ce mode de connaissance prédictif spontané s'est opposé à la raison. Il était considéré par certains acteurs et scientifiques comme la principale source d'erreurs de décision.

Aujourd'hui, selon certaines recherches scientifiques, (*Professeur A DAMASIO neurologue*) l'intuition représente au contraire un processus complexe de traitement de l'information construit à travers l'expérience vécue par l'individu et gardée en mémoire.

Face à un choix, dans l'ensemble des variables possibles, le navigateur va privilégier certaines informations dont une bonne part ne parvient jamais à sa conscience.

Le premier filtre de sélection des informations utiles serait opéré par l'émotion ressentie par l'individu.

Ces perceptions subliminales concourent à former « ce flair », ce sixième sens qui représente une large part de l'efficacité d'actions, mais se fonde sur notre première impression.

Dans ce chapitre, il ne s'agit pas d'affirmer que le raisonnement scientifique n'est pas adapté à la prise de décision en course au large pour un navigateur ou un entraîneur, mais de mettre en évidence, que par certains côtés, la capacité d'exprimer et de ressentir des émotions est indispensable à la mise en oeuvre des comportements rationnels.

Emotion et raisonnement sont indispensables à l'élaboration d'une stratégie cohérente.

Pour l'entraîneur, il semble essentiel de conserver cette part d'intuition. Dans sa recherche d'efficacité stratégique il doit s'efforcer de mettre en place des situations permettant à son athlète de construire des processus scientifiques élaborés, tout en laissant place à cette intuition.

Cet aspect émotionnel de l'activité sera développé dans la deuxième partie du document.

Dans un premier temps, à travers différents exemples de compétitions, nous allons tenter d'appréhender l'ensemble des facteurs qui interviennent dans la réussite en solitaire, en monotype, constituant ainsi la « culture » indispensable à un apprentissage performant.