

Clés pour une équipe-terrain gagnante : une entrevue avec Travis Covington

Original : [The Blue Alliance Blog](#) [Keys to a Successful Drive Team: An Interview with Travis Covington](#)

Après que Ty Tremblay et moi eussions fini nos réflexions sur la façon dont les équipes peuvent utiliser leur joueur humain à leur avantage, nous avons décidé d'explorer davantage l'équipe-terrain et les gens qui la composent. Nous en avons discuté avec Travis Covington, un vétéran *FIRST* de 19 ans d'expérience et gagnant du prix Finaliste Woodie Flowers. Il a été à la fois un étudiant de l'équipe 115 et un mentor des équipes 968 RAWC et (actuellement) de l'équipe 254 The Cheesy Poofs, qui est membre du Temple de la renommée FRC qui a remporté deux championnats du monde (2011, 2014). Travis est actuellement le coach-terrain pour l'équipe 254, et il nous a fourni un éclairage sur la façon que son équipe dirige son équipe-terrain. Nous espérons que vous apprécierez cette entrevue avec lui et que vous glanerez quelques conseils sur la façon de gérer votre équipe plus efficacement.



À quoi ressemblent les tests pour les pilotes de l'équipe 254?

TC: Nous essayons d'entraîner rapidement de nouveaux pilotes et de les conserver aussi longtemps que possible. Nous pensons que le pilotage est peut-être un des rôles les plus importants de l'équipe, et qui exige certaines compétences qui doivent être enseignées et qui peuvent être affinées avec le temps ou la pratique. Le plus d'expérience une fois la formation initiale, mieux c'est. Beaucoup de nos meilleurs pilotes ont commencé en tant qu'élèves du 1^{er} cycle et ont piloté pendant 3 ans ou plus.

Quand est-ce que les essais ont lieu, quand le choix des pilotes est-il fait?

TC: Si nous cherchons à remplacer un pilote finissant, nous essayons de faire piloter nos candidats lors d'un ou plusieurs événements hors saison avant le lancement de l'année qui vient. Nous aimons décider et annoncer qui sera pilote peu de temps après le lancement pour permettre à l'équipe-terrain de pratiquer autant que possible et de saisir leurs rôles (et de participer aussi souvent que possible). Ça nous permet également de stabiliser le reste de l'équipe et de fixer des attentes à l'avance. Nous pouvons ainsi facilement consolider l'équipe dans le puits, l'équipe-marketing, etc. Si la décision est trop retardée, certaines personnes deviennent anxieuses et la productivité décline pendant la construction.

Nous pensons que le pilotage est peut-être un des rôles les plus importants de l'équipe, et qui exige certaines compétences qui doivent être enseignées et qui peuvent être affinées avec le temps ou la pratique.

Quels facteurs influent sur les décisions concernant le pilotage ?

TC: Plusieurs choses, dont la moindre est la compétence à conduire le robot. Nous avons une grande liste de critères que nous communiquons à toute l'équipe avant les essais et la sélection. C'est une liste par priorités, des qualités les plus importantes au moins importantes. En haut de la liste, se trouve la maturité. La liste des «Qualités de pilote» est la suivante:

- Maturité
- Communication
- Respect et coopération
- Humilité et flexibilité
- Dévouement et travail
- Expérience
- Compétence et assurance
- Connaissance des aspects mécaniques, électriques et de contrôle du robot

Comme vous pouvez le voir, la connaissance du robot n'est pas une grande préoccupation. Beaucoup de choses ci-dessus ne peuvent pas être enseignées et sont plus difficiles à déceler. Nous considérons également l'assiduité et la moyenne générale pour nos pilotes. Ces points sont expliqués dans notre document des critères de sélection, mais ils sont résumés ici pour plus de simplicité.

Combien de fois pratiquez-vous en dehors de la saison? Pendant la saison de construction? Entre les compétitions?

TC: Nous pratiquons très peu en dehors de la saison. Pendant la construction, nous essayons de pratiquer tous les jours de rencontre, et le plus longtemps possible. Même chose entre les tournois officiels.

Nous avons une grande liste de critères que nous communiquons à toute l'équipe avant les essais et la sélection... la moindre est la compétence à conduire le robot.

Y a-t-il des exercices que vous faites faire aux pilotes chaque année, ou est-ce complètement dépendant du jeu?

TC: Certaines années nous préparons des exercices et d'autres, non. En vérité, cela varie beaucoup en fonction de la façon dont la saison de construction s'est déroulée et de la complexité du robot. Plus le robot est difficile à construire, moins les pratiques sont formelles (parce que les gens sont brûlés et un peu inorganisés).

Comment vos pilotes pratiquent-ils quand ils ne sont pas en compétition?

TC: Comme durant la construction. Simulations de match, exercices, et parfois simplement s'amuser avec les commandes. Rendre les pilotes aussi à l'aise que possible avec le robot tend à donner de meilleures performances sur le terrain. Nous essayons également de nous assurer que les pilotes comprennent la physique et la dynamique du jeu ainsi que de l'interaction avec les éléments du jeu. Quand ils savent ce qui se passe s'ils montent mal une rampe, ou s'ils saisissent bizarrement une pièce de jeu, ils sont plus facilement capables d'adapter leur pilotage et d'empêcher ces erreurs de se produire sur le terrain.

Quel genre de discussions de stratégie avez-vous avec votre équipe-terrain?

TC: Idéalement, nos pilotes connaissent la stratégie à exécuter bien avant le match et peuvent se coordonner eux-mêmes avec les autres partenaires de l'alliance pour ensuite, idéalement, l'exécuter de façon autonome sans l'intervention du coach. Le coach-terrain est le plus apte à faciliter la coopération entre les trois équipes de l'alliance. Nous essayons d'éviter de *micromanager* les pilotes. Mais encore une fois, cela varie d'une année à l'autre, d'une équipe-terrain à l'autre, et on s'adapte dynamiquement.

Les stratégies sont généralement conçues et pratiquées à la maison. On discute de la stratégie la plus logique, et des façons qu'elle pourrait changer à la volée. Les pilotes le savent bien, et généralement il n'y a très peu de discussions, à part pour convenir de la stratégie qui est la plus logique.



Comment votre style de coaching change-t-il du début à la fin de la saison?

TC: Idéalement, il varie très peu. Si, pour une raison quelconque, le type de jeu change au cours de la compétition, nous ajustons la façon dont nous interagissons avec les autres équipes et nous apprenons à mieux définir la stratégie et le jeu pour assurer le succès au sein de notre alliance.

Comment pouvez-vous empêcher vos pilotes de se stresser après avoir commis une erreur?

TC: Les jeunes ne sont pas responsables des erreurs sur le terrain. Nous sommes toujours convaincus qu'un mentor adulte doit agir comme coach-terrain pour quelques raisons. Une de ces raisons est que ça donne aux étudiants une autre occasion d'être inspirés et d'être mentorés par quelqu'un avec plus d'expérience de qui ils peuvent apprendre, mais cela assure également qu'aucun étudiant n'est responsable d'un match perdu ou d'une stratégie qui a échoué. Les pilotes sont là pour exécuter une stratégie au meilleur de leurs capacités. Le coach adulte est là pour assumer la responsabilité exclusive d'un match perdu, d'une stratégie ratée ou d'un mauvais coup. D'autres équipes ou des membres de notre propre équipe peuvent être fâchés ou déstabilisés par le ou la coach, mais nous nous assurons que ça se termine là.

En tant que coach-terrain, combien de temps passez-vous à regarder votre robot vs regarder le terrain entier ?

TC: Cela varie d'une année à l'autre. En 2014, il y avait beaucoup d'interactions et de défenses à la grandeur du terrain qui devaient être évitées ou surveillées. Les pilotes prêtent généralement une attention particulière au robot et parfois ne peuvent pas avoir une connaissance globale de la situation sur le terrain. Le coach-terrain essaie d'aider dans ces cas, mais idéalement le coach s'assure que l'alliance exécute la stratégie. Parfois, cela exige de rester debout derrière un de vos partenaires pour s'assurer qu'ils exécutent la stratégie convenue par le plan de match. D'autres fois, vous devez vous déplacer beaucoup et porter plus d'attention aux robots. Idéalement, cependant, les pilotes ont assez d'expérience et sont assez à l'aise avec le robot pour que les actions de robot individuel n'aient pas besoin d'être surveillées. Au cours des dernières années, je ne me souviens pas d'avoir observé le robot si attentivement, à moins qu'il y ait eu un problème mécanique ou électrique que nous essayions de diagnostiquer depuis la station de pilotage. Nous avons tendance à observer le robot de très près pendant le mode autonome, cependant, pour des raisons évidentes.

... les pilotes ont assez d'expérience et sont assez à l'aise avec le robot pour que les actions de robot individuel n'aient pas besoin d'être surveillées.

Quelle est votre position dans le débat du coach adulte vs coach étudiant?

TC: Je pense que cela varie pour chaque équipe et que chaque équipe doit en discuter, mais nous sommes convaincus qu'un coach adulte a un impact positif sur l'expérience des jeunes *de notre équipe*. Ce sera ma 19^e saison en FRC. J'étais le pilote de mon équipe au secondaire et j'avais eu des coaches étudiants et adultes qui m'ont entraîné. Les deux méthodes sont bonnes et les deux sont acceptées dans les règles. Personne ne devrait vouloir dire à une équipe que sa façon de faire est bonne ou mauvaise. Nous savons ce qui fonctionne pour nous maintenant. Mais sommes également conscients de l'évolution des philosophies et des opinions et nous pensons que tout ne fonctionne pas la même manière pour tout le monde.

À quoi ressemble une journée typique pour votre équipe-terrain lors d'un tournoi?

TC: Leur journée est assez calme et détendue. Les pilotes sont chanceux et ont une tâche douillette. Ils sont parfois autorisés à arriver plus tard et on les encourage à éviter tout stress, si possible. Plusieurs fois, ils aident l'équipe dans les puits pour l'entretien du robot, etc., mais ne sont généralement pas des membres officiels de l'équipe dans les puits.

Après un match, comment revenez-vous avec vos pilotes sur ce qui s'est passé et comment s'améliorer?

TC: Nous ne passons pas beaucoup de temps à réviser le match à moins qu'il ne se soit pas exécuté selon notre stratégie planifiée. Dans ces cas, et en raison de la quantité de pratique que nous avons fait à la maison, on fait habituellement un examen rapide de ce qui s'est mal passé et on s'entend sur la façon de l'éviter. Le défi 2015 ne demandait que très peu à cet égard.

Quel genre d'équipes-terrains aimez-vous avoir dans votre alliance?

TC: Nous aimons travailler avec des équipes qui sont très objectives sur leurs capacités de leur robot et qui peuvent être

flexibles en matière de stratégies. Nous apprécions les équipes qui sont très ouvertes à la communication et qui nous font savoir si elles ont besoin d'aide ou ont un problème sur le terrain.

Qui sont vos coachs préférés des autres équipes? Qu'est-ce qui les rend faciles à travailler?

TC: Il ya beaucoup de grandes équipes et coachs - presque trop pour les mentionner. J'apprécie personnellement les coachs qui sont très objectifs, qui peuvent accommoder des stratégies différentes et changer leur stratégie à la volée. J'apprécie ceux qui sont très analytiques et connaissent le jeu à fond. J'apprécie les coachs qui dirigent l'alliance dans son ensemble et pas seulement leurs pilotes. Au cours des dernières années, je pense que Michael Corsetto a vraiment donné l'exemple sur la façon d'être un excellent coach. Il est très objectif, il travaille en étroite collaboration avec les autres équipes sur le plan personnel, il connaît très bien les robots et il fait tout avec passion et avec une gentillesse que je n'ai malheureusement pas assez vues en FRC. Nous avons eu l'occasion de travailler avec lui et son équipe de près au cours des dernières années et nous nous sommes sentis chanceux d'avoir eu ces expériences.