



Dick/Peyron

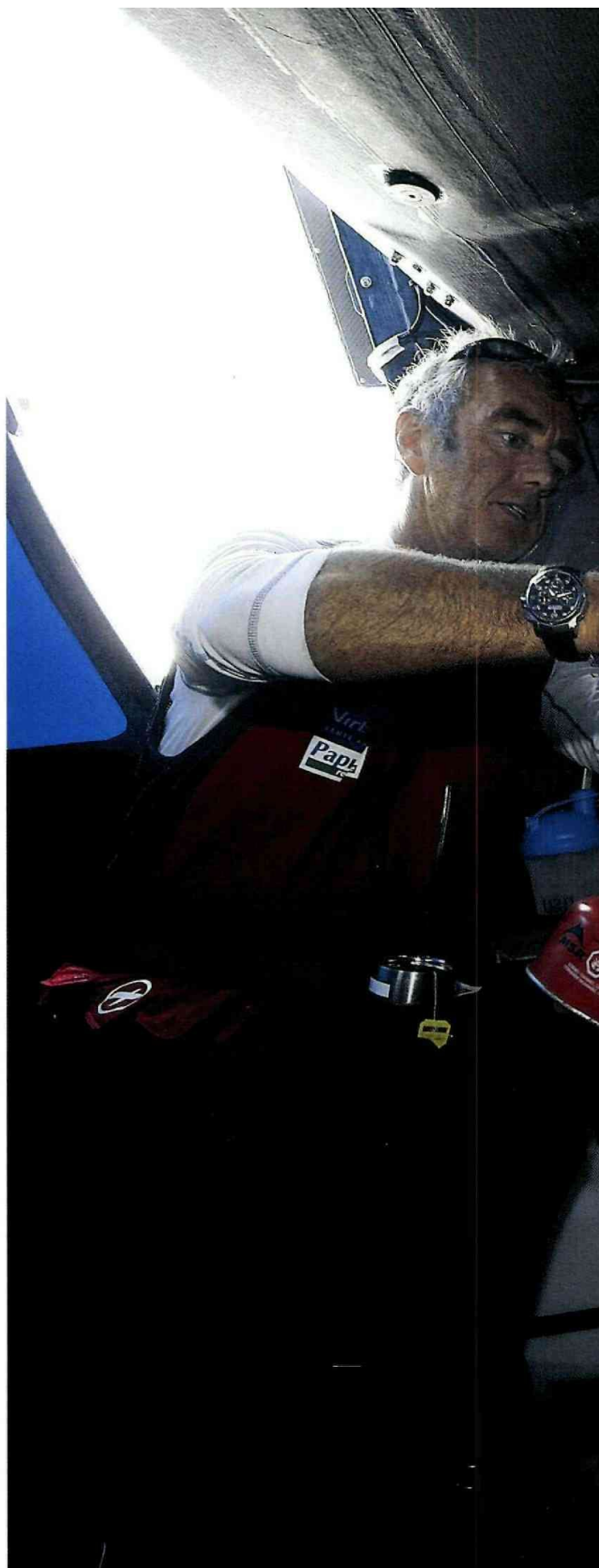


Les gentlemen sailors

Jean-Pierre Dick et Loïck Peyron forment l'un des duos favoris de la deuxième Barcelona World Race. Malheureux leaders victimes d'avaries sur le dernier Vendée Globe, les deux hommes ont soif de compétition. Deux semaines avant la Route du Rhum, ils nous ont embarqués à Lorient le temps d'un entraînement en double plein de complicité...

**Texte Loïc Le Bras.
Photos Yvan Zedda.**

En 2007, pour la première édition de la Barcelona World Race, Loïck Peyron avait juré qu'il ne ferait jamais un tour du monde en double. Pas son truc ! Pas envie de passer trois mois en tête-à-tête avec un autre solitaire. Pourtant cette année, lorsque Jean-Pierre Dick lui a proposé de le rejoindre, il n'a pas hésité. «*Comme quoi j'adore changer d'avis ! élude-t-il dans un premier temps. En fait, j'ai accepté parce que c'est une expérience intéressante. Faire un tour du monde est toujours enrichissant. Et puis je ne l'ai jamais fait en double*», conclut-il en pied de nez à la première question. «*Je ne pensais pas qu'il accepterait, s'en étonne encore Jean-Pierre Dick. Je pensais qu'il serait occupé par ailleurs. Mais en fait, le calendrier est bien tombé. Il a terminé avec Alinghi et n'a pas encore commencé un autre projet Coupe.*» Les deux hommes se connaissent bien. Une bonne raison aussi pour Loïck qui a préféré ce projet à un autre «*plus compliqué*» qu'on lui proposait pour cette course. Vainqueurs ensemble de la Jacques Vabre 2005, Jean-Pierre Dick et Loïck Peyron ont ensuite collaboré pour la construction de leurs deux 60 pieds identiques, *Paprec-Virbac 2* et *Gitana Eighty*, conçus pour le Vendée Globe 2008-2009. Avant même l'idée de construire son propre bateau pour le Gitana Team, Peyron faisait déjà partie du design team mis en place par «JP» pour son





Rituel sacré. Pour Loïck Peyron, l'heure du thé est un moment privilégié à ne pas sacrifier. Depuis leur victoire en double sur la Transat Jacques Vabre 2005, Jean-Pierre Dick apprécie aussi cet instant de convivialité.


Ergonomie ajustée.

Le cockpit coupé en deux est dessiné pour deux équipiers en même temps à la manœuvre. A trois, l'espace devient vraiment compté...

deuxième plan Farr. Les deux hommes s'apprécient et se respectent. «Loïck est un grand ami, on rigole beaucoup ensemble. Il est vraiment très plaisant en mer. C'est une chance de pouvoir naviguer avec lui sur une aussi longue période. C'est quelqu'un d'indépendant, d'innovant.» «Jean-Pierre est le gentleman sailor, répond Peyron. Ça veut tout dire! Pas besoin de grandes phrases...»

HORMIS UNE NAVIGATION EN DOUBLE DE 2 500 MILLES entre Panama et Newport aux Etats-Unis pour se qualifier, les deux hommes se sont très peu entraînés ensemble sur le nouveau plan VPLP/Verdier mis à l'eau en mai à Auckland (Nouvelle-Zélande). En ce lundi d'octobre, le programme du jour est d'essayer un système secret d'enrouleur de spi. Les conditions sont parfaites en rade de Lorient. Grand soleil et jolie brise d'Ouest montant doucement de 10 à 20 nœuds. A la barre, au près, ce nouveau *Virbac-Paprec 3* se révèle très précis, mais très raide. «Le bateau est plus léger que les plans Farr, assure Loïck. Il y a eu des gros gains en poids. On le sent tout de suite dans les accélérations.

«Il décolle plus vite à voile égale, répond en écho JP. Au portant, je pense qu'on va plus vite. Il est plus puissant et plus raide au près. Je pense qu'on a gagné un peu partout.» Autre différence, le cockpit est beaucoup plus restreint. On ne tient pas à trois dans cet espace coupé en deux par le rail courbe d'écoute de grand-voile. Les observateurs doivent rester tout à l'arrière pour ne pas gêner. Assis au poste de barre, on bloque quasiment la descente, obligeant l'équipier à faire le tour par l'autre entrée. C'est dire l'étroitesse de l'ensemble. Entre les deux niches de barre se trouve le piano central, qui se transforme régulièrement en chutes du Niagara ! Un léger filet d'eau coule en permanence. Et lorsqu'une vague arrive, ce sont des trombes d'eau qui dévalent cette pente et inondent le cockpit! «L'ergonomie des roufs me plaît



«moyennement, admet Peyron. Je préférerais mon abribus à ce truc où on prend des vagues par centaines de litres. On va essayer de corriger un peu le tir et de se faire un petit abri... Mais sinon, le reste de l'ergonomie générale est vraiment bien.»

Nous sommes partis pour faire le tour de l'île de Groix. Arrivés à la pointe de Pen-Men, il est temps d'abattre et d'envoyer le fameux spi sur enrouleur. «Don't film the enrouleur!» plaisante en français Peyron à l'adresse d'un camera-

man anglais venu faire quelques images du tandem tricolore. Le vent est monté à 18-20 nœuds. Au portant sous spi, barrer ce nouveau 60 pieds est un pur bonheur! Toujours aussi précis, il accélère à la moindre vague, part au planing et se contrôle du bout des doigts. Le speedo monte jusqu'à 22 nœuds dans les surfs et redescend rarement sous les 18 nœuds... Contrairement à d'autres, l'étrave n'enfourne pas dans la vague à la fin du surf. Mais toutes voiles dehors

Dick/Peyron

Les gentlemen sailors

«C'est une course extrême
mais
magique.
Extrême
par ses
conditions
climatiques.
Et puis,
il y a le facteur
humain.»



Concentration. Le poste de barre offre un excellent point d'observation, mais bloque la descente, obligeant le coéquipier à faire le tour par l'autre entrée.

dans ces conditions, mieux vaut être précis sur l'angle de vent à suivre pour ne pas partir au tas. VP3 semble voler sur l'eau, comme guidé par un rail. Ce moment de bonheur n'est pas éternel... Loïck Peyron veut tester le pilote dans cette configuration. Pas sûr pourtant que la barre soit souvent confiée à une machine à cette allure. Peyron :

«Théoriquement, on barre plus en double qu'en solitaire, mais le pilote aura sa part de travail. Néanmoins, au portant, il me paraît essentiel de barrer pour gagner sous le vent avec le spi.»

UNE FOIS PASSÉE LA POINTE DES CHATS, le spi est roulé et affalé en quelques minutes. Reste un long bord de reaching à plus de 14 nœuds pour revenir dans la rade de Lorient par la passe Sud. Sur le pont, Jean-Pierre Dick s'active seul à la manœuvre sous l'œil de la caméra. «C'est une course extrême mais magique. Extrême par ses conditions climatiques. Et puis, il y a le facteur humain. Il faut s'entendre avec son partenaire, aller tous les deux dans le même sens. Il y aura des milliers de décisions à prendre. Tout devra bien fonctionner pour gagner.» A l'intérieur, tout en préparant son traditionnel thé, Peyron précise : «Nous serons un peu deux solitaires à bord. Ce n'est pas forcément plus simple qu'en solo. Nous sommes habitués à naviguer sur ces bateaux-là en solitaire. Et là, bizarrement, il y aura toujours quelqu'un d'autre. C'est une alchimie, un équilibre à trouver. S'engueuler à bord est le syndrome de l'inefficacité. Il y a eu des modes ancestraux, archaïques de naviguer. Ces gens-là sont à la retraite et c'est tant mieux. L'efficacité passe par des efforts de chacun, comme dans un couple. Ça passe par l'éducation...» Il s'interrompt pour observer les va-et-vient de Jean-Pierre. «Ça va JP?» – «Oui» – «T'es en train de débarrasser?» – «Oui, on arrive vite.» – «Parfait, parfait... On est bon», précise-t-il en regardant la carte sur l'ordinateur. «Euh, qu'est-ce que je te disais? Ah oui, il faut être poli...» On l'avait compris! Ces deux-là sont des marins bien élevés, de vrais «gentlemen sailors». Nul doute qu'ils seront efficaces et surtout redoutables... L.L.B. ●

Cinquième Avenue!
Cela pourrait être le surnom du couloir central du piano, pratique pour revenir dans le cockpit, mais qui se transforme en rivière salée à chaque vague qui recouvre le pont...



A deux c'est mieux! Les principaux avantages de la navigation en double sont de pouvoir effectuer les manœuvres de changement de voiles à deux (photo de gauche) et dormir plus sereinement, sachant que l'autre est de veille et qu'il continue aussi de pousser le bateau à son maximum.

