

Barcelona World Race. Dick : « J'ai mal pour Jean Le Cam »

Voile mardi 11 janvier 2011



Jérôme Fouquet

Jean-Pierre Dick, skipper en titre de Virbac Paprec 3, domine la course autour du monde en double et sans escale, en compagnie de Loïck Peyron. Privés désormais de leurs principaux concurrents, Michel Desjoyeaux et François Gabart contraint de faire escale à Recife (Brésil) pour réparer la crash box de leur Foncia explosée après un choc avec un objet flottant non identifié, les deux marins s'apprêtent à traverser tranquillement le pot au noir. Entretien.

Jean-Pierre, à entendre dans le téléphone le bruit de votre bateau, vous avez l'air d'aller vite !

Ça va vite, en effet. On a pas mal de vent, on avance à presque 20 nœuds, et pourtant, on est déjà sud, mais l'air descend. Il y a de l'alizé très très bas. On est 6° nord, on est quasiment dans le pot au noir qu'on espère passer dans la nuit. Normalement, ça devrait être assez simple. Ce n'est pas trop une question de bateau, car quand il n'y a plus de vent on peut mettre le plus bel engin du monde sur l'eau et il n'ira pas très vite. Mais là, la météo est en théorie plus favorable à cette période, la zone du pot est plus petite. On l'attend comme l'aventure suivante, sachant que toute la descente a été assez physique, avec beaucoup de travail entre Loïck et moi pour barrer le bateau, et beaucoup d'eau sur le pont. On est assez

fatigués, on a hâte de passer ce pot au noir et de se retrouver dans l'alizé plus stable de l'Atlantique Sud.

Oui, parce que vos bateaux mouillent de plus en plus...

En plus, j'ai choisi une option assez hard ! Mais en revanche mon cockpit de barre est assez exceptionnel, il correspond parfaitement à ma façon de barrer et à ce que je voulais faire. Mais avec les deux roofs et le passage au milieu, il y a beaucoup d'eau dans le cockpit. C'est surprenant. Et comme les bateaux vont de plus en plus vite, que l'impact dans les vagues est de plus en plus fort, que les architectes dessinent des carènes qui explosent les vagues, on en prend plein les narines.

Justement, ces impacts des vagues, deux de vos adversaires en ont souffert. Démâtage de Jean Le Cam et Bruno Garcia, crash box explosée pour Michel Desjoyeaux et François Gabart...

C'est dommage dans les deux cas. Surtout, c'est vraiment triste pour Jean, qui avait perdu son sponsor, remis un projet en route, loué un bateau (l'ancien Ecover de Mike Golding, NDLR), et il démâte dans les premiers jours de course, sans avoir pu vraiment s'exprimer... J'ai mal pour lui. C'est difficile. J'ai vécu deux démâtages, un chavirage, j'ai aussi eu des années difficiles, je sais ce que c'est. Ça fait mal au cœur. Maintenant, la course de Michel n'est pas terminée, loin de là. Je ne sais pas combien d'heures ou de jours de retard ça va lui coûter, mais ça reste dans un domaine relatif. Il peut revenir, on l'a vu dans son Vendée Globe. Tout retard peut se refaire. La course est loin d'être finie, je peux aussi avoir de gros problèmes rapidement...

Lorsqu'on a vécu de telles fortunes de mer, a-t-on une sorte de mauvaise petite musique qui hante l'esprit, en mer ?

Forcément ! Il y a une part d'incertitude, on l'accepte, heureusement... J'adore le côté aussi aventure, on va rechercher des sensations avec une discipline qui comporte une part aléatoire, avec notamment la rencontre d'ofnis (objets flottants non identifiés, NDLR) qui a été la source de mon abandon dans le Vendée Globe alors que j'étais en tête du classement. C'est extrêmement frustrant, mais ça arrive. Il faut tout faire pour essayer de le combattre. Mon matériel était peut-être un peu fragile pour le grand sud, il faut aussi une part de réussite, indispensable à la victoire dans nos courses. On espère qu'elle sera avec nous, c'est pour ça qu'il y a plein de petites mascottes à bord. On essaie d'être vigilants tout le temps, d'agir en bon marin et de ne pas trop pousser la machine dans des moments où on estime que ça peut être un peu dangereux, pour éviter que la cause des accidents ne soit pas liée à nous-mêmes. Une grosse partie des abandons est en effet liée à l'utilisation du matériel. Il faut savoir lever un peu le pied pour mieux rebondir, mieux se reposer, mieux réparer. Cela fait partie du jeu. Une Ellen MacArthur était très forte dans ce registre, à très bien économiser sa monture.

Vous perdez votre principal et meilleur adversaire du moment, comment gère-t-on le fait de ne plus avoir cette pression immédiate sur les talons ?

C'est ce qui s'était passé avec Hugo Boss la dernière fois. Mais il y a de la pression malgré tout, car on peut tomber dans un système qui nous bloque, le stress reste très présent même si le contact n'est plus là. Un concurrent navigue dans un système météo différent, on est au près, et lui va très vite au reaching, on voit les milles diminuer et on se demande quand on va

redémarrer. On fait ce qu'on peut dans notre système, et on subit. C'est moins sympa que d'être vraiment au contact, et de gratter un adversaire juste parce qu'on va plus vite que lui.

À quoi ressemble votre environnement immédiat, à l'approche du pot au noir ?

La mer est assez brumeuse, bleue foncé avec pas mal de poissons volants qui sont descendus jusque-là. On les attendait, on ne savait pas où ils étaient entre les Canaries et le Cap Vert, et maintenant ils sont là dans le vrai alizé profond. Il y en a pas mal qui se sont propulsés contre le bateau. Il paraît que ça se mange, mais on reste plutôt dans l'aliment standardisé et lyophilisé. Le ciel est nuageux, pas très bien structuré, l'univers fait quand même un peu peur avec ce côté incertain de l'atmosphère, un peu nauséux.

Recueilli par Olivier CLERC.