



Loïc
Peyron

Jean-Pierre **Dick**

Le Tour du monde en 90 jours.

Depuis début janvier, les deux intrépides navigateurs sont partis à l'assaut de la Barcelona World Race – trois mois en mer dans des conditions homériques.

Peu avant leur départ, nous avons recueilli les confidences de ces navigateurs au long cours...

Un tour du monde à deux navigateurs, qu'est ce que cela représente ?

Loïc Peyron : Naviguer à deux permet d'exploiter 100 % du potentiel de l'outil comme des hommes. Cela permet de se reposer sur l'autre, on ne dort pas plus mais on dort mieux ! Avant tout, c'est une redécouverte de grands océans que l'on a envie de revoir à chaque fois sur une durée importante : 3 mois c'est n'est pas rien.

Jean-Pierre Dick : Cela représente une belle aventure maritime car Barcelona World Race est un superbe parcours, très varié. C'est aussi l'histoire de deux coéquipiers qui tentent de tirer parti d'un bateau. La concurrence est rude et nous le savons, 5 autres bateaux sont de haut niveau...

Comment voyez-vous l'évolution des compétitions au fil des années ?

Peyron : La progression a été énorme dans tous les domaines. Il y a vingt ans, on se demandait ce qu'était un ordinateur, maintenant, on en a un dans la main. Pourtant, la traversée est moins confortable qu'il y a quelques années. Les navires sont conçus pour privilégier avant tout la vitesse.

Vous avez tous deux participé à la traversée Jacques Vabre en 2005. Comment s'est-elle passée ?

Dick : De façon très optimale. Avec Loïc, j'ai appris à doser mes nerfs, à savoir calmer le jeu, c'est là où il excelle vraiment, dans la capacité à prendre sur lui, à ne pas stresser dans des situations de tension. Ce fut une course haletante. À cette époque, nous avons battu le record en monocoque existant, battant d'une demi-heure un autre couple qui s'était beaucoup battu comme nous.









En 2007, **Jean-Pierre Dick** a gagné la Barcelona World Race. Quels ont été selon vous les clés de cette victoire ?

Dick : La clé, c'est l'entente avec le co-skipper. Comme je l'ai dit alors « 1 + 1 = 3 ». Certes, à deux, on peut se chamailler, ne pas être d'accord, être énervé par l'autre. Il faut faire en sorte que cela se passe moins que chez les autres ! Les discussions sur la stratégie se doivent d'être productives.

Comment choisit-on son coéquipier lorsque l'on aborde une course de cette envergure ?

Peyron : Comme dans toutes les grandes équipes sportives du monde, ce n'est pas forcément l'addition des CV, des talents, du nombre de victoires qui fait la qualité d'une équipe. C'est leur complémentarité, la confiance mutuelle, et le fait que sur la durée, dans un tout petit univers extrêmement clos, humide, qui bouge tout le temps et qui fait du bruit, il faut s'entendre parfaitement et préserver l'autre.

Dick : C'est une sorte d'alchimie entre deux co-équipiers. La question clé pour moi, c'est : est-ce que j'ai envie de passer autant de temps avec cette personne ? Est-ce que j'aurais envie de passer des vacances avec elle ?

Peyron : La différence, c'est que l'on ne passe pas des vacances ensemble !

Quelle est l'importance du bateau lui-même dans une victoire ?

Peyron : Une fois à bord, la confiance permanente dans l'outil de travail est essentielle. Plus d'une dizaine de personnes préparent le bateau et nous devons leur faire confiance pour être efficaces. Tout au long de la course, nous nous plaignons d'eux, parce que quelque chose va lâcher... Comme si ce n'était jamais de notre faute ; alors qu'en fait, ça l'est tout le temps !

Dick : Le bateau est le troisième maillon de la chaîne. Il se doit d'être fiable, d'une vitesse satisfaisante. Le travail de préparation est donc énorme. Parfois, la victoire se joue à un rien : des pièces peuvent être amenées à céder,



il faut réparer de nombreux éléments... De plus, en mer, il existe un côté aléatoire, qui est malheureusement toujours là et qu'il faut prendre avec philosophie : des chocs peuvent se produire. On peut faire face à des choses qui obligent à abandonner une course... Toutefois, ce n'est pas forcément le plus brillant, ou celui qui a le meilleur bateau qui gagne. C'est celui qui fait le moins d'erreurs qui décroche la victoire.

Peyron : À bord, nous sommes essentiellement axés sur la performance dans tous les sens du terme. Cela ne consiste pas seulement à aller le plus vite possible : il faut aller au bon endroit, prendre en compte la météo... En tout cas, c'est une tripléte : deux marins, aussi bons fussent-ils sur un mauvais bateau, ce n'est pas terrible. Deux mauvais marins sur un bon bateau, ce n'est pas mieux. Il faut un juste équilibre.

Propos recueillis par Daniel Ichbiah