



Le bateau de Jean-Pierre Dick affiche les couleurs de *Comment ça marche* et nous suivons donc avec grand intérêt son actualité

Vous avez remporté cette course en 2003. Huit ans plus tard, quels sont les principales améliorations apportées au bateau?

Le design team a innové et les dessins de VPLP Verdier marquent une rupture par rapport à mes deux précédents monoques. Virbac-Paprec 3 est un bateau très léger (environ 10 à 15% plus léger que Paprec-Virbac 2) et donc spartiate. Il est totalement vide à l'intérieur. J'ai suffisamment d'expérience en course au large pour me passer du superflu et ne penser qu'à l'objectif ! Les seuls éléments de confort sont les sièges de bord pour barrer et préparer la navigation, une couchette conçue par des spécialistes de la literie et les deux postes de barre qui sont de véritables cocons.

Nous avons travaillé sur l'hydrodynamisme en dessinant 70 carènes avec les architectes. Quatre ont été retenues et testées en bassin. En dernier lieu, elles ont effectué un « tour du monde virtuel ». Les lignes sont tendues et les formes taillées à la serpe. Nous avons travaillé sur l'aérodynamisme en optant pour un mât classique à deux étages de barre de flèche, et un seul câble de bastaque (hauban mobile) au lieu de 3. C'est une innovation pour gagner du poids et avoir moins de prise au vent.

Sur quels aspects avez-vous axé votre préparation physique pour cette course?

Pour ma préparation physique, je pratique la natation et m'entraîne en salle de sport. Je vais nager tous les matins dans la mer, j'adore ça ! En salle de sport, je travaille les haltères pour le renforcement du dos. La voile est le seul sport qui se pratique 24h/24 et 7j/7. À bord, nous devons veiller à la bonne marche du bateau en réglant les voiles ou le pilote automatique. Impossible donc de dormir 8 heures d'affilée, il faut apprendre à fractionner son sommeil. En course, je dors en moyenne 4 à 5 heures par 24h par tranches de 1h15 auxquelles j'ajoute deux ou trois siestes de 20 minutes dans la journée.

Jean-Pierre Dick dispute actuellement la 10e édition de la Transat Jacques Vabre, une course transatlantique en double qui oppose tous les deux ans quelques-uns des plus célèbres skippers. Les bateaux, partis du Havre le 30 octobre, doivent rejoindre le Costa Rica, après un parcours forcément semé d'embûches et au terme d'une navigation s'étendant sur 8 760 km. La course sera l'occasion pour Dick de tenter un triplé inédit, puisqu'il a déjà remporté deux fois cette même Transat, en 2003 et en 2005. Il navigue cette fois avec Jérémie Beyou, double vainqueur de la Solitaire du Figaro en 2005 et 2011. Les deux marins sont aux commandes du Virbac-Paprec 3, un IMOCA 60, monocoque de 60 pieds (18,28 m) pesant 7,5 tonnes.

Interview Jean-Pierre Dick



Pouvez-vous détailler votre travail sur le sommeil?

Avec l'équipe du professeur Damien Léger du centre du sommeil de l'hôpital Hotel Dieu à Paris, nous avons étudié mon rythme de sommeil à terre et en mer en enregistrant ses données à l'aide d'outils spécifiques (actimètre : mesure des périodes d'activité et de repos d'un individu) afin d'identifier les moments les plus propices dans la journée, ceux où le sommeil est particulièrement réparateur. Ainsi, en période de course, j'essaie d'aller me reposer dans ces plages horaires pour bénéficier d'un bon sommeil.

J'ai aussi travaillé sur les conditions de préparation pour favoriser l'endormissement en mangeant quelque chose de sucré (un dessert, un biscuit, etc.) La gestion de la température corporelle est importante pour s'endormir. J'enlève mon ciré et mes chaussettes et me glisse dans mon sac de couchage. Je mets un masque pour réduire l'influence de la lumière.

Mon matelas anti-choc et confortable permet de se reposer efficacement en mer. Il possède deux mousses : une mousse d'absorption des chocs et une mousse d'accueil sur la face supérieure pour le confort.

Selon vous, quelles sont les qualités nécessaires pour remporter une transat?

L'envie de gagner, la ténacité mais aussi naviguer en bon marin ! En double, c'est à chaque fois une totale remise en cause : technique, sportive, humaine... Une course ne vaut que par le niveau de concurrence qu'elle mobilise : là, il faudra clairement être à fond dessus.

Propos recueillis par Cyril Fiévet