

COURSE AU LARGE

La nouvelle génération évite les écueils

Les skippers d'aujourd'hui mènent de front leur carrière professionnelle, en lien ou non avec la voile, et leur engagement dans le circuit de la course au large. Rigueur exemplaire exigée.

À quelques semaines du départ de la Route du Rhum, ce qui force l'admiration chez ces jeunes, c'est le sérieux avec lequel ils gèrent à la fois leur carrière de compétiteur et celle de préparateur, d'architecte naval ou... d'auditeur bancaire. « J'applique la même rigueur dans mon travail qu'aux commandes de mon bateau », confie Alban Astier, 25 ans, chef de projet chez Generali et compétiteur sur le circuit 6.50, qu'il considère comme l'antichambre de la course au large : les courses telles que la Route du Rhum, la Solitaire du Figaro, le Vendée Globe, sur des bateaux de 60 pieds (10 m).

Exigeants, ces compétiteurs de 20 à 30 ans ne laissent rien au hasard. Tant au niveau de leur préparation physique qu'à celui de leur gestion du sommeil et de leur alimentation, qui se résume en course à des mets lyophilisés,



Le skipper François Gabart lors de la 3^e étape de la Solitaire du Figaro, le 9 août 2010.

des barres et des boissons énergétiques. Cette nouvelle génération de sportifs affiche une santé de fer. Et certains, à l'instar de François Gabart, deuxième de la Transat Jacques Vabre en 2009 (avec Kito de Pavant), ont couru au niveau olympique avec l'équipe de France de voile sur « Tor-

nado ». « L'ingénieur », tel qu'on le surnomme déjà sur le circuit, peut se targuer de sa formation d'ingénieur marin à l'Insa de Lyon, qui lui permet de faire la différence à terre et sur l'eau. « La voile aujourd'hui requiert de plus en plus de compétences techniques », confirme Char-

lie Dalin, 24 ans, deuxième au classement général de la Transat 6.50 l'année dernière et préparateur sur « Britair », le bateau d'Armel Le Cléac'h, vainqueur de l'édition 2010 de la Solitaire du Figaro. Les systèmes de contrôle, les logiciels de stratégie météorologique demandent des compétences particulières. Ainsi, explique-t-il, « sur certaines courses, ce n'est plus l'œil du marin qui estime si la voile est bien gonflée, mais les caméras situées dans le mât, qui transmettent à l'ordinateur de bord. » Lequel compare avec leur forme optimale déterminée à l'entraînement.

Comme nombre de ses homologues de la course au large, Charlie Dalin a reçu une formation technique de conception et de fabrication de bateaux. Seulement, lui a fait le pari de s'exiler, quittant Le Havre pour les bancs de l'université de Southampton en Angleterre. Une formation émaillée de projets en lien avec la course au large, de tests de matériaux, etc. Couplée avec une pratique régulière de la navigation, au départ de Cowes, autour de l'île de Wight ou du Fastnet et sur la Solent au sein du milieu associatif étudiant.

Tanguy de Lamotte est sorti en 2000 du Southampton Institute. Architecte, constructeur, préparateur et coureur, son palmarès parle pour lui. Il sera au départ de la Route du Rhum le 31 octobre prochain à bord de son Class40 Novedia-Initiatives.

« **La formation** d'architecte naval n'est pas un prérequis pour pratiquer la course au large », tempère Yves-Paul Robert de l'Union nationale pour la course au large. Mais un constat s'impose : dans ce milieu, plus beaucoup de place pour l'amateurisme. « Le tournant est intervenu à la fin des années 1980, début 1990, lorsque les sommes en jeu ont commencé à flamber », remarque-t-il. L'implication croissante des sponsors a permis aux skippers d'en faire leur principale source de revenus et de se professionnaliser. Aujourd'hui, trouver des fonds via le sponsoring reste pour tout coureur au large une obsession permanente. Et pour séduire l'entreprise, il faut parler son langage, connaître ses attentes. Contre un appui financier, le skipper vend son expérience, transposée au monde de l'entreprise. Il propose par exemple des interventions sur la gestion du risque, le travail en solitaire appuyé par une équipe, ou le fait de planifier ses objectifs et fédérer ses équipes autour d'un projet. Ce faisant, le skipper devient « le dernier employé de l'entreprise ». L'exercice n'est rien d'autre qu'une réalité quotidienne pour ces jeunes. « Tout est dans l'équilibre entre les activités. L'une nourrit l'autre. » lance Alban Astier, qui prend le départ de la minitransat 2011 sur son Nacira 6.50 opportunément baptisé « Seanergy ». **CHARLES FAUGERON**

PUBLICITÉ

festival
International
de la **Plaisance**
Cannes

8-13 sept. 2010

De 10h à 19h

Nocturne le 10 septembre de 19h à 22h

VIEUX PORT & PORT PIERRE CANTO



WWW.SALONNAUTIQUECANNES.COM

Organisé par

Reed Expositions

Un salon de la
FÉDÉRATION
DES INDUSTRIES
NAUTIQUES

PORT DE CANNES
CCI NICE CÔTE D'AZUR

PORT PIERRE CANTO
VILLE DE CANNES

JAGUAR

JB
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE

Crédit photo : J. Harzberg/afp

PRATIQUE

Les adresses e-mail essentielles :
www.uncl.com
www.transat-seanergy.com
www.charliedalin.com
www.tanguydelamotte.com

www.francois-gabart.com
www.classemini.com
www.routedurhum-labanquepostale.com
www.lasolitaire.com