

ACTUALITÉ À LA HUNE

FIGARO

Charlie Dalin fait son bilan de saison

par Manon Borsi



Pour progresser, Dalin s'est inspiré de ce qu'il avait vu sur le circuit M34 et a décomposé la performance en autant de paramètres qu'il a travaillés à fond.

Photo @

Avant d'être choisi, en octobre dernier, comme le successeur de Fabien Delahaye dans la sélection Macif, Charlie Dalin (30 ans) a décroché le titre de champion de France Solitaire sous les couleurs d'Elite Normandy Team... Sans avoir remporté une seule épreuve de la saison Figaro, mais en étant systématiquement aux avant-postes : 3e de Le Havre Allmer Cup, 3e de la Solitaire du Figaro (détail des étapes : 4e, 8e, 5e et 8e) et 2e de Lorient Horta Solo. En faisant son bilan de saison avec Voiles et Voiliers, il liste les domaines dans lesquels il a fait la différence, se projette dans l'avenir et dévoile un peu de la manière de fonctionner et réfléchir des meilleurs skippers.

Le mental. «En Figaro, la qualité du mental est primordiale. De mon côté, j'ai travaillé avec un préparateur mental qui m'a aidé à progresser. En début de course notamment, je ne suis plus pétrifié par le stress. Avoir un bon mental, c'est être capable de résister à la pression et savoir prendre les bonnes décisions malgré les enjeux de la compétition. Mais il faut aussi pouvoir tenir, ne pas baisser les bras lorsque cela va moins bien... Le bon exemple, c'est ma troisième étape de la Solitaire du Figaro : il y a un moment où je me retrouve à 11 milles de la tête de la flotte, donc ne suis plus sur le podium virtuel - mais heureusement, je ne reste pas longtemps en dedans et je parviens à revenir vite, remonter une bonne partie de la flotte et finir à la 3e place. Le mental est aussi une clé de la vitesse - et vice-versa.»

La vitesse. «En Figaro, c'est difficile de bien marcher sans la vitesse. Elle permet de se sortir de situations compliquées, de se concentrer sur d'autres choses et notamment le positionnement. Cette année, j'ai beaucoup travaillé sur mes réglages de mât - que je change beaucoup en mer, et

d'ailleurs, le fait que les réglages de D1 soient plombés sur la Lorient Horta Solo m'a demandé beaucoup de réflexion avant les étapes - et de safrans, sur le matassage, ce que j'embarque en mer et sur mes réglages de voiles - Incidences pour les plates, North pour les spis - et de pilote... J'ai passé un paquet de temps sur tout ce qui permet d'accélérer et cela a payé.»

Les réglages. «Bosses ses réglages, cela signifie être précis en fonction des conditions de mer et de vent et savoir les changer rapidement. J'ai beaucoup appris au contact de Gildas Morvan, lors de la Transat en double que nous avons gagnée ensemble en 2012. Mais c'est aussi trouver ceux qui sont adaptés au solitaire, c'est-à-dire qui tolèrent que l'on ne change pas de réglage de mât toutes les dix minutes, par exemple. Le risque de cette tolérance, c'est aussi de se cantonner dans un certain confort, de ne pas se casser trop la tête et de faire des compromis. Faire des compromis, tu es toujours obligé - mais moi, j'ai essayé d'en faire un petit peu moins. En 2013, lorsque j'ai fait tout le Tour de France à la Voile sur Bretagne CMB, je me suis rendu compte que sur certaines étapes, le Numéro 1 passait tout le bord les clés à la main et changeait le réglage de mât à presque chaque risée. C'est un fonctionnement type en équipage... Qui n'est pas transposable tel quel en solitaire, mais qui m'a inspiré. Je me suis rendu compte que chacun à bord avait une spécialité et que si tu veux pousser ton dossier plus loin, tu peux toujours. Je me suis ainsi forcé à creuser un peu plus chaque paramètre de la performance en Figaro : réglages de voiles, polaires...»



À 30 ans, Charlie Dalin est devenu champion de France Solitaire de Course au large... Et est diplômé en architecture navale.

Photo @ Alexis Courcoux Solitaire du Figaro

Les polaires du Figaro. «Les fichiers météo sont de plus en plus précis et pour en tirer le meilleur bénéfice, j'ai beaucoup travaillé cet hiver pour gagner en précision dans les polaires du bateau. Bien sûr, il reste une part d'interprétation des fichiers météo, mais plus cela va, plus la réalité est proche de ce qui était annoncé dans les fichiers. Donc j'ai passé du temps sur les logiciels Sailing Performance et encore plus sur Adrena, à rentrer des archives de traces enregistrées en course. L'avantage, c'est que ces données sont en conditions réelles, notamment pour ce qui est de l'état de la mer - car si l'on ne se base que sur les entraînements à Port-la-Forêt, la mer est moindre - et de la différence entre les conditions hivernales et estivales, où le poids du vent n'est pas le même.»

La régates au contact. «Le M34 m'a permis de progresser dans la régates au contact et tout ce qui est placement. À force de répéter les situations tout au long de la saison et du TFV, j'ai intégré les schémas qui m'ont bien aidé sur les parcours banane et même sur mes placements par rapport à la flotte, sur la Solitaire. Sur la Lorient Horta, il y avait encore pas mal de stratégie, notamment par rapport au front à négocier - mais j'ai quand même préféré ne pas trop pousser mes options, de manière à me placer par rapport à mes adversaires pour le titre de champion de France.



Problème de sensations ? De réglages ? Ou de conduite ? Le portant tараude Charlie Dalin qui entend bien y gagner en aisance pour 2015.

Photo @ Alexis Courcoux Solitaire du Figaro

Perspectives 2015. «La saison prochaine, je vais continuer à travailler les points précédemment cités - parce qu'il faut savoir se remettre en question tous les ans et parce que je change de bateau (pour celui de Fabien Delahaye) et que les équilibres seront forcément un peu différents, même s'il s'agit de monotypes. Dès sa remise à l'eau, mi janvier, j'aurais donc à me l'approprier, à retrouver mes sensations et à apporter les petites modifications de réglages nécessaires - c'est difficile de dire combien de temps cela me prendra. Et puis je vais tâcher de progresser sur les départs : sur la Solitaire, je ne fais que 50% de bons départs, ce n'est pas suffisant. Je vais donc courir en match-race, cet hiver, et me concentrer sur les timings, les rapports temps/distance et sur les situations de contacts. Je vais aussi me pencher sur les différentes formes de spi, car j'ai encore du mal à les appréhender... Or, je veux savoir pourquoi un spi va plus ou moins bien, à chaque allure. Cette année, j'avais par exemple un trou au large sous grand spi. Je ne sais pas vraiment en expliquer les raisons, mais j'ai toujours été plus à l'aise au près qu'au portant, déjà quand je naviguais en 420. Il doit y avoir un problème de réglages, mais peut-être aussi sur les sensations et la manière de naviguer.»

Sélection Macif. «J'ai beaucoup travaillé seul, la saison passée, et n'ai encore jamais été en binôme (comme l'implique le contrat Macif, avec Yoann Richomme). Mais lorsque j'ai travaillé chez Ericsson, sur la campagne de la Volvo Ocean Race qu'il gagne, j'ai été témoin de tout le bénéfice que cela peut apporter d'être à deux bateaux !»

Les petites bidouilles. «Pour pleinement m'approprier mon nouveau bateau, j'aurais aussi à mettre en place mes petites bidouilles. On en a tous ! Ma marque de fabrique, c'est d'avoir un bateau "pas dur" : quand je prends du pataras, il ne faut pas que ça frotte ! Cela ne sert à rien de perdre de l'énergie bêtement, en tirant plus fort que nécessaire... À mon avis, je vais changer toutes les poulies qui sont un peu vieilles. Côté matosage, je vais probablement changer les bailles pour que cela soit facile - car je fais parti de ceux qui matosent beaucoup, même si le bord est court. J'attache aussi pas mal d'importance à la partie informatique : il faut que ça tourne, que le système ne plante pas et que toute l'électronique soit calibrée pour que cela tourne bien.»

La préparation physique. «Sur la dernière saison, je n'avais pas un budget suffisant pour employer un préparateur à plein temps. Résultat, j'ai parfois dû faire avancer la joblist moi-même, ce qui m'a pris du temps... Au détriment de ma préparation physique. J'ai pu en faire, mais pas autant que ce que j'aurais aimé. Certes, j'avais un bon fond qui m'a permis de tenir, mais ce capital n'est pas éternel. Heureusement mon nouveau contrat Macif devrait me permettre de m'y consacrer davantage cette saison. Car pour moi, c'est important de développer son cardio, de manière à être affûté et à tenir la cadence dans le temps (à l'échelle d'une étape et de la saison). Développer ma masse musculaire, en revanche, m'intéresse moins - d'autant que le muscle réclame plus de sommeil pour se reposer.»

Extras. «Le raté dont j'ai le plus honte, cette année ? Avoir laissé passer la victoire sur la Lorient Horta Solo. Peut-être que d'avoir autant cravaché pour recoller aux deux premiers m'avait cramé, mais ce que je retiens surtout, c'est cette risée qu'Adrien Hardy chope à mon vent et que moi, je ne touche jamais. Je n'aurais jamais dû le laisser se décaler ! En contraste, le bon moment que je retiens : l'après ligne d'arrivée de la Lorient Horta Solo. Il n'y a pas beaucoup de vent, mer plate, il fait nuit. Je rentre au port au moteur, sous pilote. Il n'y a personne autour. Je m'assieds, quelques minutes, adossé à mon pied de mât, et je me dis que j'ai quand même fait une belle saison. Pour moi qui suis toujours tourné vers le futur, c'est très rare que je regarde le passé... Je suis vraiment nul pour prendre le temps d'apprécier les choses. De l'avoir fait à ce moment-là m'a fait du bien !»



M.B. En remportant la sélection Macif, Charlie Dalin succède à Fabien Delahaye dans l'écurie Figaro de l'assureur et travaillera en étroite collaboration avec Yoann Richomme, son alter-ego.

Photo @ Macif