

Augustin Maillefer met les voiles

L'ancien rameur en équipe nationale s'est trouvé un nouveau défi. Désormais basé en Espagne, le Vaudois a été sélectionné par Alinghi RedBull Racing pour entrer dans l'équipage qui concourra à la Coupe de l'America de 2024. Retour sur une transition menée de main de maître par le sociétaire du Lausanne-Sports Aviron, qui a retrouvé la soif de la compétition.

Comment s'est déroulé la transition entre la fin en équipe de Suisse et Alinghi?

Dès que j'ai arrêté, j'ai pu achever un master en science du sport et informatique. Rapidement, j'ai eu l'opportunité de devenir entraîneur principal au Club Aviron Vevey (CAV) en parallèle de mes études à la Haute École Pédagogique (HEP). Je n'avais pas prévu de revenir dans le monde de l'aviron si tôt, mais je me suis laissé tenter. J'y suis resté 9 mois, avant qu'Alinghi RedBull Racing me contacte et me retienne dans son projet. J'ai eu un choix pas facile, car je laissais des jeunes motivés derrière moi.

Comment est-ce que vous avez réussi à garder cette hygiène d'athlète de haut niveau?

J'ai mis de côté le sport après avoir mis un terme à ma carrière de rameur. Je n'avais aucun plan d'entraînement. Si je n'avais plus d'entraînements quotidiens, je me suis toujours entretenu. J'ai fait pas mal de course à pied, et un peu de rame les beaux jours. Mais je n'avais pas de routine. Par exemple, je ne me pouvais pas à faire du sport si le temps me manquait ou je n'avais pas envie.

Comment se sont déroulées les sélections pour intégrer l'équipage d'Alinghi?

Personnellement, j'ai été contacté avant que ce soit officiel, afin d'intégrer le Power Group de l'équipage. Les premiers contacts m'ont intéressé, mais même pour les porteurs du projet c'était flou. Par exemple, on ne savait pas si c'était les bras ou les jambes qui allaient être sollicités pendant les courses de voile. Petit à petit, le projet a pris forme et des sélections allaient être organisées. En parallèle de mes activités à la HEP et au CAV, j'ai repris l'entraînement. Mais même si cela a considérablement compliqué mon organisation, j'ai voulu bien faire les choses et faire en sorte que ça ne change rien pour les jeunes du club. La batterie de tests physiques que j'ai faite auprès d'Alinghi RedBull Racing se sont bien passés dans l'ensemble. Ensuite, ils ont testé ma résistance au mal de mer et mes capacités sociales, soit ma faculté à m'intégrer dans un groupe.



Photo: Alinghi RedBull Racing

Augustin Maillefer sur sa nouvelle embarcation, debout/en 3^{ème} position en partant depuis la gauche.

Pouvez-vous expliquer la plus-value d'avoir un rameur sur un voilier?

Je suis au sein du Power Group. Notre mission, c'est de fournir des watts pour que les barreaux navigateurs peuvent faire ce qu'ils veulent (réglages des voiles notamment). Sur la Coupe de l'America, chaque course dure environ quarante minutes, dont vingt d'effort soutenu. Toute la difficulté est à la fois de développer un maximum de puissance au bon moment, tout en se ménageant pour garder suffisamment d'énergie tout au long de la manche. Si auparavant on ne pouvait utiliser que les bras pour créer de l'énergie, désormais tout est permis pour faire des watts. Pour l'instant rien n'est encore sûr par rapport à ce qu'on va utiliser comme source d'énergie, mais on devrait se diriger vers une forme de vélo.

En quoi l'aviron est un sport idéal pour votre poste sur le bateau?

Nous avons d'excellentes capacités cardiovasculaires, ainsi qu'une bonne base physique. L'aviron est une bonne base pour reprendre bcp de sports. De plus, notre gabarit est un avantage. Car contrairement à l'aviron où l'on cherche un bon rapport poids-puissance, ici seule la puissance compte.

À quoi ressemble vos nouvelles journées types?

À l'heure actuelle, on est à l'heure de la mise en place d'une structure de groupe et d'entraînement. On prend nos marques en Espagne.

Nous sommes en train de découvrir les infrastructures à notre disposition.

Quelles différences entre l'aviron et la voile?

Le rapport au bateau n'est pas du tout le même. Ici, les bateaux sont à la pointe de la technologie. Les ingénieurs fournissent un travail quotidien pour développer le bateau. Ils doivent trouver l'optimum au niveau théorique puis faire en sorte que le résultat soit navigable. Autre différence majeure par rapport à l'aviron: ici, l'athlète est au service du bateau, et non plus l'inverse.

Y-a-t-il des similitudes?

Ça fait toujours mal physiquement. Et ça reste un travail d'équipe. Et puis on est sur l'eau. Je vois pas mal de similitudes avec l'aviron de mer. Pendant ma carrière de rameur, je n'avais jamais appris les vents du Léman. En effet, ce n'est pas du tout le même rapport au vent. Lors de la dernière régata de Léman sur Mer, un barreur avait fait la différence alors qu'il n'y avait pas de vent. Enfin, en tant qu'athlète de haut niveau, le fait d'avoir un nouveau projet que me demande un engagement total m'a séduit. Pouvoir à nouveau viser l'excellence, ça me parle!

La suite de votre programme?

La Coupe de l'America aura lieu en automne 2024 à Barcelone. D'ici là, on va rester dans les parages. Nous allons nous confronter aux autres équipages, histoire de s'aguerrir.

Propos recueillis par Lucien Ferreño