

En une poignée de secondes, c'est le projet de plusieurs mois qui est anéanti et avec lui les espoirs de victoire. Le démâtage est vécu comme un moment violent, souvent injuste et toujours cruel par les marins qui l'ont subi. Même par les plus grands. **PAR STÉFAN L'HERMITTE**

L'art **ENQUÊTE** du démâtage

C'EST DU RALENTI OU DE L'ACCÉLÉRÉ. ÇA N'APPARTIENT PLUS AU TEMPS, c'est irréel, c'est impossible. Soudain, le mât tombe. « C'est un coup de feu amplifié, c'est le carbone qui libère toute son énergie. » (François Gabart). « On entend un gros crac. » (Jean Le Cam). « Un bruit inhabituel, violent, tu cherches d'où ça vient, tu lèves la tête, y a plus rien, c'est surréaliste. » (Sébastien Josse). « Tu comprends vite. » (Samantha Davies). « C'est une grosse déflagration, comme un coup de gaz. Tu étais dans une dynamique, dans une symphonie de bruits. Et, derrière, c'est le silence absolu. » (Yann Eliès).

C'est con, un bateau sans mât. Mais ça arrive souvent. Et pas forcément aux moins bons. Michel Desjoyeaux, 49 ans, le seul à avoir signé en vainqueur le triptyque Figaro-Rhum-Vendée, fait le compte. Lui qui ne se cache jamais derrière ses doigts a besoin de ses deux mains. « Ça doit être six démâtages... » Et de détailler les causes : « refus de priorité, mauvais réglage de l'angle de rotation du mât, configuration de voilure, sous-estimation de différents problèmes et, pour les deux derniers, on dira œuvre collective... » Une énumération qui consolerait presque Sam Davies, après son Vendée Globe 2012 avorté dès la première semaine au large de Madère : « Il paraît que si tu ne démâtes pas, ça veut dire que tu ne vas pas assez vite. »

La légende prétend qu'avant de chavirer et de disparaître, en 1986, sur la Route du

Janvier 2001, Yves Parlier démâte dans le Vendée Globe. Il répare seul en Nouvelle-Zélande et repart.



TH.MARTINEZ/SEACO

« ET DIRE QUE LA SECONDE D'AVANT,
TOUËT ETAIT PARFAIT... »

Yves Parlier



VINCENT CURUTCHET/DPEI

Sébastien Josse a perdu la tête de mât de son « PRB » lors de la Barcelona World Race 2007-2008.

Rhum, Loïc Caradec aurait tenté d'abattre le mât aile de son surpuissant catamaran *Royale*, à coups de hache. Même que des traces en attesteraient... « Même moi, ce mât me fait peur, il est capable de faire chavirer le bateau à lui tout seul », prophétisait-il. En condition extrême, voiles affalées, la simple surface des mâts peut encore faire progresser les multicoques à 10 ou 20 nœuds. Le mât est une pièce presque totemique. La plupart des solitaires sacrifient un traditionnel louis d'or (environ 170 euros) protecteur, religieusement déposé sous le mât. Certains poussent la porte d'une chapelle maritime près de Concarneau pour y allumer un cierge (2 euros), qui peut-être brûlera et restera droit, comme un mât, toute la course.

Quatre-vingt-onze bateaux au départ du Rhum cette année. Autant de mâts soumis aux vents, aux oscillations du bateau, aux ordres des skippeurs, frêles bâtons de carbone le plus souvent, qui semblent insuffisamment retenus par des bastaques, des haubans et des cordages enchevêtrés. On s'attendait à ce que ça tombe. Mais au bout d'un peu plus de sept jours, alors que Loïck Peyron en a déjà terminé en vainqueur, seuls deux navires ont démâté. Celui de Conrad Humphreys sur *Cat Phones*, le 7 novembre au large des Açores. Et avant lui, dès le 3 novembre, un multicoque de 50 pieds baptisé *Rayon-Vert - Ville de Royan*. Son skippeur, Alain Delhumeau, avait Ouessant à bâbord. « J'étais trinquette (*voilure réduite*), le bateau était bien équilibré, j'étais en tête de ma catégorie, le mauvais temps était derrière, et puis voilà... Je me suis retrouvé avec un moignon de 3,5 mètres... C'est tout qui s'écroule... »

C'est arrivé à tous ou presque. « Il y a un décalage temporel entre la réalité, le mât que tu vois par terre et le moment où, enfin, tu l'acceptes. » (Yves Parlier). Son bateau, chahuté par l'Indien, lors du Vendée Globe 2000-2001, venait de partir au tas, s'était redressé, repartait, et... « Et dire que la seconde d'avant, tout était parfait ... » « Pas le temps de digérer, d'être triste, de pleurer, faut mettre plein de choses en route, faut sécuriser, faut alerter... » (Sam Davies). « Faut se séparer de l'espar, assurer ton intégrité physique et celle du bateau, t'es dans l'action, ça t'évite de basculer dans l'anéantissement et la paralysie. » (Eliès).

Passé la chute, passé la survie, passé les larmes, seul en mer, dans le réduit du cockpit, les questions envahissent la tronche avec, en fond, le bruit du moteur, qui dit encore plus l'abandon. « Tu te sens forcément coupable quelque part » (Davies). « C'est quand

« UN BRUIT INHABITUEL,
VIOLENT, TU CHERCHES
D'OU ÇA VIENT, TU LEVES
LA TÊTE, Y A PLUS RIEN,
C'EST SURREALISTE »

Sébastien Josse



LES ÉTOILES DU SPORT



Jouez sur  LesEtoilesDuSport

L'EQUIPE 

En Nov.



Devenez GRAND REPORTER !

14-19 Déc. 2014



« ÇA FAIT MAL, TU TE SENS COUPABLE. MAIS C'EST BIEN QUE ÇA FASSE MAL. ÇA VEUT DIRE QUE TU ES FRÛSTRÉ, PRÊT À REPARTIR »

Yann Eliès

même toi, le chef du projet... » (Eliès). Ça fait pleurer. Ah ! les larmes de Samantha, live, glissant sur son accent british lors du dernier Vendée Globe. Ça fait pleurer les femmes et les hommes en public. « Ben oui, c'est souvent à la vacation, car l'échange avec les autres fait ressortir l'émotion. » (Gabart).

Pourquoi ? Pourquoi ? Pourquoi ? Alain Delhumeau n'avait pas sacrifié à la cérémonie du louis d'or protecteur sous le mât. « Je crois pas à Dieu, ou aux conneries de superstition. Je crois à la foi. Mais je voudrais surtout comprendre... Le mât était neuf. Il avait été "drapé" en Roumanie, chez des gens qui savent faire. » Ancien pêcheur, la soixantaine, bateau de labeur cédé à son fils, il voguait sur son rêve. « C'est tout qui s'écroule. Le mât, les voiles perdues, l'engagement... Un projet comme ça, c'est le prix d'un pavillon. Je pêchais la sole. Ramener une tonne de soles, je sais ce que ça demande comme effort, je connais le prix des choses... Non, ça passe pas. » Et ce n'est pas forcément le plus dur qui est passé. Il va falloir étayer les responsabilités, convaincre les assurances, débloquer des liquidités, interroger l'architecte, peut-être contraindre le fabricant à refaire un mât, entrer en chantier, retrouver confiance. Delhumeau vise un bel horizon : « Je veux faire la Jacques-Vabre en double, avec mon fils Johan. » C'est déjà en 2015, vers la Toussaint.

C'est long, une Route du Rhum. Même pour ceux qui relient Saint-Malo à la Guadeloupe en une semaine. Celui qui a le plus mal dormi est resté à terre. Vincent Marsaudon a construit la plupart des mâts des prototypes, ceux des huit trimarans Ultimes notamment, les plus hauts (celui du *Spindrift 2* de Yann Guichard mesure 41 mètres de hauteur). Il a logé sa société dans une alvéole de l'ancienne base sous-marine allemande de Lorient, monument indestructible. Marsaudon est en symbiose avec les marins. « Si on veut gagner, on joue, tous ces mecs sont des allumés... »

« Casser un mât, c'est toujours un échec, détaille Desjoyeaux, mais si tu n'en casses aucun, ça veut dire que tu n'as pas été assez loin dans la recherche, et donc que tu pilotes une charrue. » Desjoyeaux est parti deux fois avec Gabart, deux fois le mât s'est mis à l'horizontale. « La voile est aussi un sport mécanique, et donc ça casse », assène Gabart. Le poids est l'ennemi de la vitesse. Le poids en hauteur encore plus. On est passé de l'aluminium au carbone. On est passé du mât fixe au mât basculant. On est passé du mât arrondi au mât aile. « Un kilo dans le mât, c'est l'équivalent de huit kilos sur le pont. » (Gabart). « Pour mon premier Vendée, mon mât pesait 310 kg, pour



ALEXIS COURCOUX

En juin, Yann Eliès démâte lors de la première étape de la Solitaire du Figaro.

MONTPELLIER

COUPE D'EUROPE

WILKINSON
LAPORTE

RACING

TOP 14

TOULON

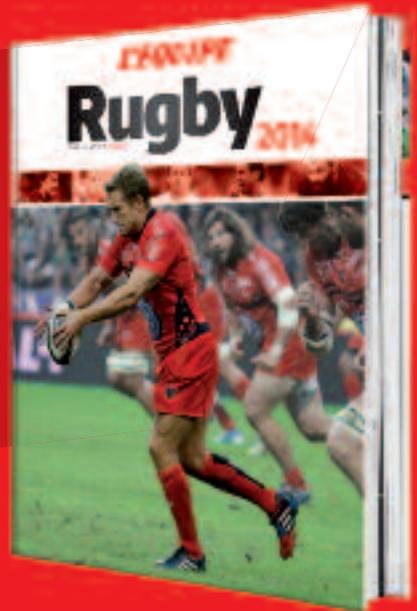
IRLANDE

O'DRISCOLL
MINI
NATIONALS

RUGBY 2014

Toute la saison 2013-2014, tous les matches, toutes les compétitions avec les meilleurs articles et les plus belles photos de L'Équipe.

152 PAGES, 22,50 €



L'ÉQUIPE

Partageons le sport.

Disponible en librairie et sur www.lequipe.fr/editions



ÉLOI STICHELBAUT

Samantha Davies, contrainte à l'abandon dès la première semaine de course du Vendée Globe 2012-2013.

le dernier c'était 180 kg, j'avais des doutes, j'essayais d'en tenir compte. » (Parlier). « C'est difficile de ne pas se laisser embarquer dans la frénésie du gain de poids, par le bateau d'à côté qui survole les débats, par le sous-traitant qui te dit que ça va le faire, par ton envie de gagner, par la tentation d'enlever un peu de matière... » (Eliès).

La matière, ce sont les couches de carbone, le drapage, les petites mains qui étalent des feuilles qui, une fois cuites, sous pression, à plus de 100 degrés, dresseront un mât fier et droit, de 29 mètres (pour les monocoques type Vendée Globe), ou de 44 mètres (pour Spindrift dans sa version équipage). Parfois, ça ne tient pas. Même avec du carbone à 200 euros le kilo. Ça va être cher payé. Ça peut aller chercher le million avec les dégâts périphériques. Et, parfois, ce n'est même pas la faute du mât. « Moi, sur le Figaro, c'était, semble-t-il, à cause d'une pièce à 150 euros qui avait cinq ans. Si je l'avais changée... Ça fait mal, tu te sens coupable. Mais c'est bien que ça fasse mal. Ça veut dire que tu es frustré, prêt à repartir. » (Eliès). « Encore aujourd'hui, ça me torture. Le bateau est à Port-la-Forêt, sur le terre-plein, sur une remorque, pas réparé. Il t'attend. Il lui manque quelque chose. C'est triste. » (Davies).

Le mât tue rarement le marin. Plus souvent son projet. Mais il faut s'inventer une sortie. Guérir. Sam Davies s'est retrouvée embarquée dans une autre aventure, autour du monde, la Volvo Ocean Race, skippeur du bateau féminin, sortie par le haut. « Ça va beaucoup mieux... » Eliès a remonté un mât dès la deuxième étape du Figaro, il l'a gagné, mais n'a terminé au général que dans les trentièmes. « Après la remise des prix, fallait pas me parler. Ça a duré un moment, même à la maison. Ça touche le bonhomme, ça touche tout. Même si tu as réparé, tu as toujours un doute, tu repars en mer avec des suppositions mais pas de certitudes. » Sur le Vendée 2000-2001, Yves Parlier s'était payé sa propre thérapie, abandonnant son appétit de victoire pour une quête à la Robinson, bidouillant dans une baie oubliée de Nouvelle-Zélande, se nourrissant d'algues séchées. « J'avais perdu la course mais je suis revenu avec le statut de héros, ça m'a permis de rebondir, de continuer ma carrière. »

Un Rhum, c'est trop bref pour manchonner un mât de secours. Alain Delhumeau a largué ses deux bouts de mât et ses voiles au large d'Ouessant. Il s'est retrouvé comme un con dans le port de Brest. Il devait pleuvoir ce jour-là, un mardi. Aux dernières nouvelles, il cherchait un moyen de ramener son bateau à Royan par la route.

slhermitte@lequipe.fr

« ENCORE AUJOURD'HUI,
ÇA ME TORTURE. LE BATEAU
EST À PORT-LA-FORÊT,
SUR UNE REMORQUE,
PAS RÉPARÉ. C'EST TRISTE »

Samantha Davies

**ÉCOUTEZ FUN RADIO ET GAGNEZ
VOTRE VOYAGE AU MEXIQUE POUR FÊTER
LE NOUVEL AN AVEC DAVID GUETTA**

DAVID GUETTA

fun radio

LE SON DANCEFLOOR

Suivez-nous sur    et sur funradio.fr

Jeu gratuit et sans obligation d'achat. Règlement complet disponible sur simple demande à Fun Radio, 20 rue Bayard, 75008 Paris. Design Youbold. Photo Ellen Von Unwerth

'LISTEN'
NOUVEL ALBUM
LE 24 NOVEMBRE

