

Naufrage, langue recousue, disparition, les folles histoires du Vendée Globe (L' Express, le 5/11/2016)

Le Vendée Globe, pour son niveau de difficulté, a été surnommé à juste titre "l'Everest de la mer". La course consiste en un tour du monde à la voile en solitaire, sans escale et sans assistance, par conséquent, les skippers ne peuvent recevoir qu'une aide médicale à distance et aucun apport matériel, technique ou stratégique.

Dimanche, le coup d'envoi de la huitième édition sera donné aux Sables-d'Olonne. Les 29 participants, un nombre record mais sans femme, s'apprêtent donc à s'élancer pour une durée d'environ 80 jours en mer, pour les meilleurs. 120 pour les moins bons. Depuis la première édition en 1989-1990, la légende de la course s'est construite au travers de petites et grandes histoires . En voici quelques-unes.

Langue recousue

En 1993, pour son premier Vendée Globe, Bertrand De Broc se coupe sévèrement la langue après un choc avec une drisse (*une corde*) au large des Kerguelen. Mais comme le règlement l'indique, la course se déroule sans assistance médicale. L'ancien scout consulte le médecin, à distance, par télex, puis se recoud lui-même la langue, à vif, devant un miroir de poche et seulement guidé par le professionnel de la santé. L'opération lui vaut le surnom de "Rambo". En 2015, le navigateur de 56 ans confiera dans une interview à BFM qu'il faut être "un peu fou" pour faire ce qu'ils font. Loin d'être refroidi par cette expérience, de Broc sera au départ cette année, pour une quatrième participation.



Robinson des mers

Dans le trio de tête au passage de la Nouvelle-Zélande, en 2000, Yves Parlier casse son mât en trois morceaux. Cet ancien ingénieur en matériaux composites de formation, ce "MacGyver" ou Robinson des

mers, se met à l'abri et se nourrit d'algues. Hors de question de faire appel à une assistance, synonyme de disqualification. Il recolle la partie supérieure à la partie inférieure et remet d'aplomb un mât de 18 mètres en une dizaine de jours. Il reprend ensuite la mer et termine 13^e sur 15.

Système D

En 2001, à mi-parcours, Michel Desjoyeaux surnommé "le Professeur", casse le démarreur du moteur électrique qui alimente les systèmes de routage et de communication à bord. Il fabrique alors un système de poulies qui lui permet d'utiliser l'énergie éolienne de la grand-voile et de la communiquer au moteur pour le faire démarrer dès que nécessaire. En tête de course, il se fait progressivement talonner par Ellen MacArthur qui dépasse même le Français avant de rencontrer elle aussi un problème. Au final, Michel Desjoyeaux remporte la course le 10 février. En grande partie grâce à ce système D.



Finir la course à tout prix

Nick Moloney représente un autre exemple de détermination. Ce navigateur chevronné faisait partie des outsiders de l'édition 2005. Très vite, la course "est devenue un

combat" et les galères se sont enchainées pour l'Australien de 36 ans, à l'époque. Le coup de grâce intervient lors de la remontée vers Les Sables-d'Olonne, le skipper perd sa quille et se voit contraint de renoncer à la compétition. Contraint à l'abandon, il termine malgré tout la course. Il laisse son bateau en réparation au Brésil, puis il revient le chercher plusieurs mois après, pour terminer son tour du monde.



Disparitions

L'édition 1992-1993 est frappée par une disparition. Après quatre jours de course, une forte tempête s'abat sur le Golfe de Gascogne, l'homme d'affaires britannique de 50 ans, Nigel Burgess, passe par-

dessus bord. Il déclenche sa balise de survie, mais son corps est retrouvé le lendemain au large du Cap Finisterre (nord-ouest de l'Espagne), flottant dans sa combinaison de survie, grâce à sa balise Argos passée autour du cou. Lors de cette édition, un autre skipper Mike Plant, avait disparu en mer en tentant de rejoindre le départ de la course. Son corps n'a jamais été retrouvé.

En janvier 1996, le Canadien Gerry Roufs, disparaît lui aussi, à 43 ans, entre la Nouvelle-Zélande et le continent sud-américain. Il déclarait, dans son dernier message : "Les vagues ne sont plus des vagues, elles sont hautes comme les Alpes".

Fémur cassé

En 2008, Yann Eliès, alors qu'il se trouvait sur l'avant de son monocoque, est éjecté de son bateau au sud de l'Australie. Le skipper se casse le fémur, mais réussit néanmoins à remonter à bord. Il souffre le martyr pendant 36 heures, à 1.500 km de la première côte habitée. Marc Guillemot se déporte pour l'assister, avant d'être relayé par la marine australienne qui procédera à l'évacuation du navigateur blessé. Loin d'être découragé par sa

mésaventure, Yann Eliès veut à nouveau tenter sa chance lors de cette édition 2016.

Un scénario à la Titanic



Raphaël Dinelli, 28 ans, se retourne en 1996 au sud de l'Australie. Pendant plus de 36 heures, il s'accroche à son bateau en train de couler, dans une eau glacée. Trempé, en hypothermie, le jeune skipper est récupéré par le Britannique Pete Goss. Le

médecin de la course demande à ce dernier de prendre Dinelli avec lui dans son sac de couchage et de le réchauffer corps à corps pendant une douzaine d'heures.

Sauvetage

Abattu par une déferlante en 1989, le monocoque de Philippe Poupon se couche sur le flanc dans les 40es Rugissants (*latitudes situées entre les 40 et 50 parallèles dans l'hémisphère Sud*). Loïck Peyron se déroute à l'incitation des organisateurs et parvient à redresser le bateau tout en filmant la scène. Pour l'anecdote, en plus de cet acte héroïque, le skipper français a terminé à la seconde place de la première édition, quelques heures après Titouan Lamazou.