

COMMUNICATION

N° 46 - février 2019

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Cela fera un siècle, en 1925, bientôt, que les derniers voiliers marchands français revenaient du Pacifique, passant par le cap Horn. Ils ont contribué au développement de nombre de pays côtiers de ce grand océan en y apportant ce que les pays européens ne cessaient d'inventer. En retour ils rapportaient de là-bas, entre autres cargaisons, ces engrais (guano puis nitrate) qui ont mis fin aux famines en Europe... ainsi que des céréales, même, pour pallier les insuffisances de la production agricole des pays en conflit pendant la guerre de 14-18.

Les voiliers ont disparu, tous sauf un que l'on peut voir en Finlande, musée flottant dans le port de Turku, *Laënnec* à l'époque, *Suomen Joutsen* aujourd'hui. Les navires à moteur, à vapeur puis à gazole, les ont remplacés, leur navigation ne dépend plus guère du vent.

Les marins de ces voiliers ont aussi tous disparu, les Cap-Horniers. C'étaient des hommes ordinaires, mais leur activité professionnelle en a fait des personnages de légende, la légende du Cap Horn. Le navire chargé, il fallait partir quel que soit le temps. Pour ces marins, c'était leur métier. La route était les quarantièmes rugissants, les cinquantièmes hurlants et le Cap Horn, il n'y en avait pas d'autre.

Les Cap-Horniers que nous avons connus nous ont tous dit que ce Cap avait fait d'eux des hommes, au sens le plus élevé du mot. Le courage

de chacun et la solidarité de l'équipage, valeurs alliées et indissociables disaient-ils, avaient construit leur confiance en eux. Ces hommes ont forgé le mythe que ne cessent de nourrir aujourd'hui ceux qui courent autour du monde sur des voiliers aussi. Un bel exemple nous en a encore été donné récemment par Jean-Luc Van den Heede. Ce sont les valeurs de ce mythe qui animent aussi ceux qui, inlassablement, se portent au secours des marins en perdition, ceux qui prennent la mer quel que soit le temps pour sauver des vies humaines, ceux de la SNSM.

C'est à l'aide des rôles d'équipages et des documents trouvés dans les familles (textes et photos) que nous rapportons l'histoire de ces marins dans le site www.caphorniersfrancais.fr. Et c'est parce que leurs valeurs sont universelles, parce qu'elles sont et seront toujours utiles, que nous rapportons l'histoire des Cap-Horniers. Merci à tous ceux qui nous aident à le faire.

Yvonnick LE COAT

On parle des Cap-Horniers

Conférences :

- *Les Cap-Horniers dans la guerre de 1914-1918*, par Y. et B. LE COAT, pour le Cercle de généalogie et d'histoire locale de Coutances et du Cotentin, **jeudi 14 mars à 20h30**, Salle Barbey d'Aureville, aux Unelles, à Coutances (50).

- *Chroniques du Cap Horn, 1850-1925*, par Y. et B. LE COAT, pour l'association "Regnéville Maritime", **vendredi 15 mars à 20h30**, salle polyvalente, à Regnéville (50).

- *Les Cap-Horniers dans la guerre de 1914-1918*, par Y. et B. LE COAT, **vendredi 5 avril à 20h30**, à la Maison des Écrivains de la Mer à Saint-Gilles-Croix-de-Vie (85).

SOMMAIRE

Le mot du Président.

On parle des Cap-Horniers : Conférences.

Témoignage : Naufrage du trois-mâts *Montebello*, rapport du Capitaine Alphonse Kervégan. (1)

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

CAP HORN AU LONG COURS



Cotisation annuelle : individu 15 €,
couple 20 €, association ou institution 50 €

Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette
tél : 01 69 07 72 26 <mailto:by.coat@gmail.com>

Témoignage : Naufrage du trois-mâts *Montebello*, 18 novembre 1906. Rapport du Capitaine Alphonse Kervégan. (1)

Parti de Hobart Town le 8 novembre 1906 après avoir reçu des ordres pour me rendre à Port Pirie. Les vents étant Sud m'obligent à louvoyer toute la journée dans la baie et le soir, le temps s'étant mis à grains, je suis obligé de mouiller pour attendre le jour.

Appareillé le lendemain à 4 h du matin avec faible brise du Nord, qui fraîchit et m'accompagne jusqu'au cap Tasman. À partir de ce moment le vent de SO calmit et reprend du NO en fraîchissant. À 2 h du matin il vente en coup de vent. La mer est énorme, le lendemain les vents sautent au SO, il vente en tempête. Peu après le temps s'embellit, les vents halent le Sud puis l'Est et le NE. J'ai eu ainsi jusqu'au jeudi 15 des petites brises dépendant de la partie de l'Est. Le vendredi les vents halent le SSO avec temps couvert, il m'est impossible d'avoir une observation.



Naufrage du *Montebello* sur la côte sud de l'île Kangaroo située à l'entrée du golfe Spencer.

Le lendemain, 17 novembre, les vents sont Sud ; le temps est complètement bouché. Le baromètre, qui avait un mouvement de baisse, avait remonté et s'était maintenu à un niveau normal. À 8 h du soir une éclaircie survient. Faisant encore grand jour, je fais monter le maître Le Gouguec dans la mâture pour voir s'il aperçoit la terre, mais il ne vit rien. Je continuai ma route au N 60 E du compas (variation nulle). À 9 h du soir le temps se remet à grains, se bouche complètement, la pluie est continue et la brise fraîchit de plus en plus. Le baromètre commence à baisser et à 10 h du soir il vente en tempête du Sud. À deux reprises différentes j'avais fait monter dans la mâture le 2^e lieutenant Cottureau, mais il descendit chaque fois sans rien voir.

À 9 h 30 je pris la cape tribord amures sous les huniers fixes et la misaine, ne voulant pas donner de nuit dans le golfe de Spencer par un temps pareil. Mon point estimé à ce moment était Le : 36°36' Sud et Ge : 133°37' Est, par conséquent à 17 milles du feu de

Neptune du Sud et 33 milles du feu du Cap Borda. En cape tribord amures, je faisais le S 80 E du compas (W = 7° NO), avec une vitesse réduite à 2 nœuds et 3 quarts de dérive vu l'état de la mer. Ma route valait donc ainsi le N 60 E du monde, me rentrait dans le dans le Golfe de Spencer et devait me mettre en vue de terre au point du jour, c'est-à-dire à 3 h 30.

Pendant que l'on montait serrer le petit hunier volant, le second M. Ducos vint me prévenir que le 2^e lieutenant M. Cottureau venait de tomber du haut du roof d'équipage sur le pont. Je le fis transporter aussitôt dans sa chambre où je constatais des contusions à l'épaule droite et un déboîtement du fémur avec les os du bassin. Après quoi je remontai sur la dunette au moment du changement de quart, je recommandai au 1^{er} lieutenant M. Mainguy de bien veiller pendant qu'avec l'aide de mon second j'allais faire un pansement sommaire au blessé.

Vers 1 h je remontai sur le pont, le temps étant vraiment bouché je ne vis rien, je rentrai dans ma chambre de veille pour consulter ma carte et, quelques

instants après, le lieutenant me prévient que le temps venait de s'éclaircir subitement après un grain et qu'il voyait quelque chose de noir sous le vent ressemblant à un bandeau. Je me rendis compte aussitôt, et à la première inspection je constatai que c'était la terre car je voyais les brisants sous les vents. Je

me trouvais environ à un quart de mille. Je dépalai dans le NE avec rapidité, ce qui me fit constater l'existence d'un fort courant portant à l'Est. Je fis sonder, la ligne de sonde filée à bout ne trouva pas le fond. Pendant ce temps l'ordre était donné de larguer le grand volant pour tâcher de doubler une pointe qui se trouvait devant nous. Il était à ce moment trop tard pour virer de bord. On ne pouvait le faire que lof pour lof, le navire n'aurait pas plutôt abattu qu'il aurait été debout sur les brisants.

Au moment où les hommes coupaient les rabans du grand volant, le navire donnait son premier coup de talon. Je fis descendre les hommes immédiatement et rallier tout le monde derrière pour qu'ils ne soient pas écrasés par la chute des mâts. Le navire, soulagé par les lames énormes, retombait ensuite sur les rochers avec des craquements épouvantables. Nous avions toutes les peines du monde à nous tenir, chaque coup de talon faisait effroyablement craquer le navire de l'avant à l'arrière et nous projetait violemment sur le

pont ou contre les râteliers, les uns par-dessus les autres. Les énormes paquets de mer qui embarquaient nous balayaient comme des loques sur le pont, nous obligeant à nous cramponner à tout ce qui se présentait pour ne pas être projetés par-dessus bord. Je fis toutefois soulager la chaloupe sous ses bossoirs, mais je reconnus qu'il était complètement inutile d'essayer de la mettre à la mer car elle aurait été immédiatement brisée en mille pièces.

Un quart d'heure environ après que le navire eut donné son premier coup de talon une lame énorme nous soulève de l'avant à l'arrière, le navire retombe sur les rocs, craquant d'une façon formidable, le grand mât soulagé d'un mètre au dessus de l'étambrai tombe sous le vent, brisé en trois morceaux et va s'engloutir dans les flots avec un bruit sinistre en faisant jaillir du feu partout.

Craignant la chute du mât d'artimon et voyant que le navire ne s'enfonçait pas davantage je fis descendre les hommes à l'abri dans le salon et nous résolûmes d'attendre le jour pour procéder à un moyen de sauvetage. La nuit était très noire, la pluie continuelle et abondante, le navire était tellement balayé par les lames montant à hauteur de la mâture qu'il était complètement impossible de définir la distance qui nous séparait de terre. Il était alors environ 2 h 20 du matin nous devions attendre jusqu'à 4 h que les premières lueurs du jour nous permettent de distinguer quelque chose.

Que ces deux heures parurent longues au milieu de l'angoisse générale et des secousses terribles qui faisaient craindre à chaque instant que le navire ne s'ouvre en deux. Enfin le jour parut et dès les premières lueurs nous reconnûmes que nous n'étions qu'à 150 mètres de terre. De grands rochers noirs et abrupts s'élevaient du rivage en forme d'escaliers et recevaient les assauts redoublés d'une mer écumante et furieuse qui déferlait sur eux continuellement.

La seule chance de salut était de chercher à établir un va et vient, une embarcation mise à l'eau se serait brisée immédiatement. Malgré les dangers de cette périlleuse mission, plusieurs hommes de l'équipage s'offrirent pour nager à terre.

Le maître Le Gouguec, le premier, se jeta à l'eau avec une ligne amarrée autour des ses reins. Il lutta longtemps mais malgré ses efforts désespérés pour atteindre le rivage, on fut obligé de le redéhaler à bord.

Louis Yvetot à son tour se jeta à l'eau, tenu du bord également par une ligne, mais à mesure qu'il s'approchait du rivage, les violents remous qui existaient entre le bord et la rive le rejetaient loin des rochers.

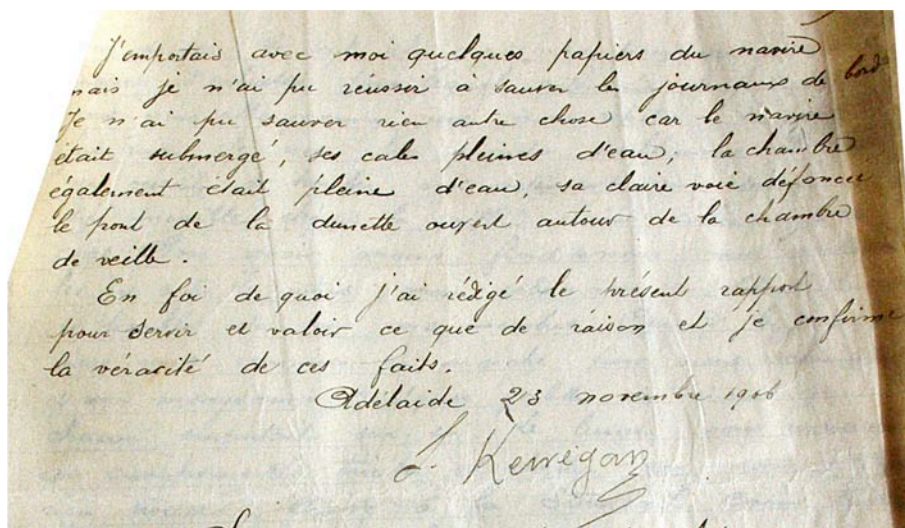
Tout d'un coup une lame énorme déferla par-dessus le navire et monta jusqu'au sommet des

rochers. Du bord toutes les voix ne poussèrent qu'un cri d'effroi. Yvetot, englouti d'abord, fut projeté à une quinzaine de mètres sur les rocs au risque d'être tué, et lorsque la mer se retira il se trouva à pieds secs les mains et le corps en sang mais sans contusions graves.

Quelques instants après le maître Le Gouguec réussissait également à gagner la terre.

Dès lors le va et vient fut vite installé à l'aide d'une baille à lavage suspendue par un margouillet sur un fort cartahu. Les mousses et les hommes blessés furent envoyés les premiers à terre. J'avais fait préparer un peu de biscuit et quelques vivres que j'envoyai également à terre dès le début. La moitié de l'équipage environ avait à peine gagné la terre que l'étai d'artimon cassait. Il ne restait plus pour tenir ce mât que les itagues des bras de tribord du grand hunier fixe et du grand hunier volant faisant dormant au mât d'artimon et mordus dans les poulies de pantoires de bras à bout de vergue et le long du bord.

Craignant à chaque instant pour la chute de ce mât qui branlait d'une façon terrible, le débarquement du



restant des hommes se fit avec la plus grande célérité possible, tout en procédant par ordre.

Je quittai le bord le dernier, ressentant cruellement la perte de mon navire, mais remerciant la Providence d'avoir permis que tout le monde fût sauvé sur cette côte si dangereuse.

J'emportai avec moi quelques papiers du navire mais je n'ai pas réussi à sauver les journaux de bord. Je n'ai pu sauver rien autre chose car le navire était submergé, ses cales pleines d'eau, la chambre également était pleine d'eau, sa claire-voie défoncée, le pont de la dunette ouvert autour de la chambre de veille.

En foi de quoi, j'ai rédigé le présent rapport pour servir et valoir ce que de raison et je confirme la véracité de ces faits.

Adélaïde, le 23 novembre 1906.

A. KERVÉGAN

À suivre

SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER

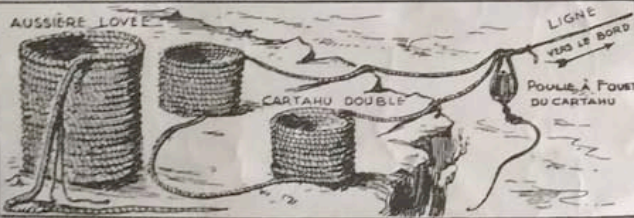
9, rue de Chaillot 75116 PARIS

C.C.P. PARIS 1014.74

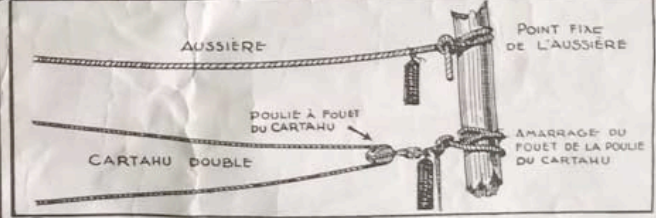
TÉL. : 723.98.26



COMMUNICATION D'UN BÂTIMENT NAUFRAGÉ AVEC LA TERRE AU MOYEN DU "VA-ET-VIENT"



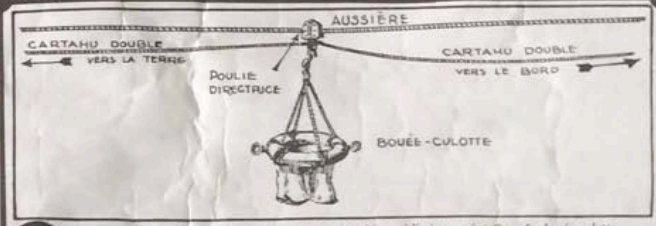
1 La jante a porté la ligne à bord. — A terre, on amorce la ligne sur le cartahu. Les naufragés, entraînant la ligne, aident à bord le cartahu, puis l'amorcent à un point fixe (fig. 3).



3 A bord, l'aussière est fixée à un point fixe à 0°-50 au-dessus du point fixe du cartahu.



2 A terre, les sauveteurs amorent le bout de l'aussière sur l'un des doubles du cartahu. Ils aident sur l'autre double du cartahu pour envoyer l'aussière à bord.



4 A terre, les sauveteurs amorent l'aussière bien raidie à un point fixe. La bouée-culotte, suspendue par la poulie directrice, est envoyée par le cartahu. Les naufragés y prennent place successivement. En cas d'urgence, faire ce va-et-vient avec le cartahu sans aussière.

Établissement d'un "va-et-vient" entre le navire naufragé et la terre pour l'évacuation des marins. Document SNSM.