



Le dernier voyage du
WULFRAN PUGET

Mai 1924 - Janvier 1925

Georges PACHOT

T. S. F.



DUNKERQUE

Le navire

En arrivant à Dunkerque, je découvris le *Wulfran Puget* au fond du bassin de la marine où il pourrissait depuis plus de quatre ans en compagnie de deux autres voiliers du même type, le *Montmorency* et le *Valparaiso* qui réarmèrent peu après le *Wulfran Puget*. Je fus profondément déçu et même effrayé devant ce bâtiment de 120 m de long avec 53 m de mâture, délabré, sale, couvert de rouille. Ah ! Comme c'était loin de l'image que je m'étais forgée d'après mes lectures en roulant dans le train vers Dunkerque, très inquiet, pas rassuré du tout même, je me demandais si vraiment c'était bien ça mon bateau. Enfin timidement je grimpai à bord, ne sachant pas où me diriger au milieu d'un fouillis incroyable encombrant le pont. Heureusement un gabier, qui bricolait je ne sais quoi, m'indiqua le salon du commandant à l'arrière.



L'état-major du *Wulfran Puget* pour le retour du Chili en 1924, photographié par le capitaine, Benjamin Riou : au premier rang, le second Favreau et le 2^e lieutenant Maurice Berthe ; derrière eux, François Le Bourdais 3^e lieutenant, Georges Pachot T.S.F. et le 1^{er} lieutenant Le Louarn. Derrière, le timonier, un matelot parisien.

Les officiers

Là, je fis la connaissance du commandant Riou et du second capitaine Samzun. Ceux-ci m'accueillirent avec sympathie, mais je devais avoir une drôle de mine, car tout de suite ils me rassurèrent en me donnant des précisions sur les travaux en cours pour la remise en état du bâtiment. Le Grand-mât, terme employé couramment à bord pour désigner le capitaine, n'avait pas un bandeau sur l'œil ni une jambe de bois comme dans les romans du temps des corsaires et des pirates. Oh ! Pas du tout ! Le Grand-mât se révéla un homme avenant, très cultivé, mais qui par la suite sut se montrer ferme à certains moments, car pour commander les manœuvres d'un pareil bâtiment, ce n'était pas une petite affaire !

La compagnie Radio-Industrie m'avait chargé de diriger l'installation de la TSF à bord. Le capitaine d'armement de la compagnie Bordes mit à ma disposition tout le personnel

nécessaire pour la mise en place du groupe électrogène et des différents appareils émission-réception. J'eus un aperçu de ce que les gabiers étaient capables de faire dans la mâture lorsqu'il s'est agi d'aller installer l'antenne au faite des quatre mâts. Chapeau ! De vrais acrobates ! Je devais souvent les revoir à l'œuvre en mer, et parfois dans des circonstances vraiment dramatiques. Mais la pénible impression ressentie à mon arrivée à bord se dissipa assez vite au fur et à mesure que je voyais les équipes de marins s'affairer pour remettre le *Wulfran* en état.

Puis arrivèrent ceux qui allaient devenir mes compagnons de voyage : entre autres François Le Bourdais, 3^e lieutenant cambusier, dit lieutenant de cage à poules, et Maurice Berthe, 2^e lieutenant. Sensiblement du même âge, très vite nous sympathisâmes et devînmes de bons amis, ce qui fut bien agréable pendant les longs mois de voyage. Grâce à eux, grâce à leur gentillesse, mon initiation à la navigation se fit rapidement, moi qui, je l'avoue, avais eu si peur en prenant contact pour la première fois avec le bord.

Le tabac

À la veille du départ une opération très importante à laquelle je ne prêtais guère attention eut lieu : la distribution du tabac dédouané, donc à un prix très intéressant auquel les long-courriers avaient droit. Ne fumant pas, cela ne m'intéressait pas. Mais heureusement mes amis, très avertis, me conseillèrent vivement de prendre toute la ration de tabac à laquelle j'avais droit. Pas tellement convaincu, je suivis cependant leur conseil. Bien m'en a pris, car à la mer un paquet de tabac était autrement mieux apprécié qu'un billet de dix francs, comme on le verra par la suite.

LA “ GRANDE BORDÉE ”

Les brasse-carré

Le jour de l'appareillage fut un grand moment d'émotion, car j'avais eu le temps de me rendre compte de ce qu'allait être la vie à bord pendant plus de neuf mois. J'étais très ému. Je crois même qu'il n'aurait pas fallu grand-chose pour que je me mette à pleurer. Je tremblais, je n'ai pas honte de le dire. C'est bête, mais je n'étais pas fier, il s'en faut. Cependant, pas un instant l'idée ne m'est venue de débarquer pendant qu'il en était encore temps. Comment ne pas être impressionné en voyant la façon dont s'effectuait l'embarquement des matelots, tous dans un triste état, certains ivres morts.

D'abord nous fûmes remorqués sur la rade pour attendre l'embarquement des derniers matelots restés à la traîne, que les brasse-carré - c'est-à-dire les gendarmes dans le jargon de la marine - allaient récupérer dans les différents bouis-bouis du port. On me rassura, ce processus était classique au départ des long-courriers et cela allait s'arranger. Il fallut tout de même attendre trois jours pour que l'équipage devienne utilisable.

L'alcool et les animaux

Entre-temps mes amis me firent remarquer le manège du second capitaine : celui-ci est un responsable de la police à bord, et étant lui-même un vieux cap-hornier, n'ignorait rien du comportement des matelots qui allaient vivre pendant de longs mois une vie quasi monacale. Aussi, rien d'étonnant de leurs débordements au moment du départ. Il lui fallait entre autres veiller à l'embarquement clandestin de tout ce qui traînait sur les quais du port, les animaux par exemple. Seule fut tolérée une petite chienne bâtarde que les matelots baptisèrent Marie-Patate, on ne sait pas pourquoi, et une chatte rouquine. Je reparlerai de ces braves bêtes par la suite.

Mais il y avait autre chose de beaucoup plus sérieux à surveiller, c'était l'embarquement clandestin de l'alcool.

La nuit, sur la rade, des canots affrétés par les mères maquereelles du port venaient le long du bord offrir des bouteilles de toute sorte, et bien sûr au prix fort. Les matelots payaient avec les avances reçues au départ. L'échange se faisait sur l'avant, au moyen d'un panier au bout d'une ficelle. Le second, à l'affût, laissait faire. Mais une fois à bord, les bouteilles étaient confisquées, le nom du propriétaire marqué sur l'étiquette, et mises en consigne. Elles furent restituées au compte-goutte tout le long du voyage.

“Emmancher”

Le *Wulfran Puget* méconnaissable, ayant fait peau neuve, fut remorqué sur la rade de Dungeness, sur la côte sud anglaise, pour y attendre un vent favorable pour pouvoir s'enfiler dans la Manche, les marins disent “emmancher”. Cela ne tarda pas trop, et la grande aventure commença.

L'équipage

L'équipage comprenait 43 hommes, si je me souviens bien. Sur l'avant, derrière le gaillard, il y avait au pied du mât de misaine un grand *roof* comprenant deux logements contigus, les postes des deux bordées de matelots : les tribordais et les bâbordais. Chaque bordée comprenait une quinzaine d'hommes, c'est-à-dire un novice, plus cinq ou six matelots légers, autrement dit des apprentis marins, puis trois voiliers chargés de la réparation des voiles, et enfin les gabiers, responsables de l'entretien de la mâture. Dans le *roof* central étaient installés la cuisine et le logement des deux boscos, c'est-à-dire les maîtres d'équipage, puis le cuisinier, le charpentier, le magasinier, le mécanicien et le mousse de cuisine. Il y avait également un atelier comprenant deux chaudières pour l'alimentation des treuils à vapeur, mais dans les ports, puis une forge, une enclume et tout le matériel nécessaire au mécanicien pour son travail. À l'arrière logeait l'état-major, comprenant le pacha, le second capitaine, les trois lieutenants et le TSF.

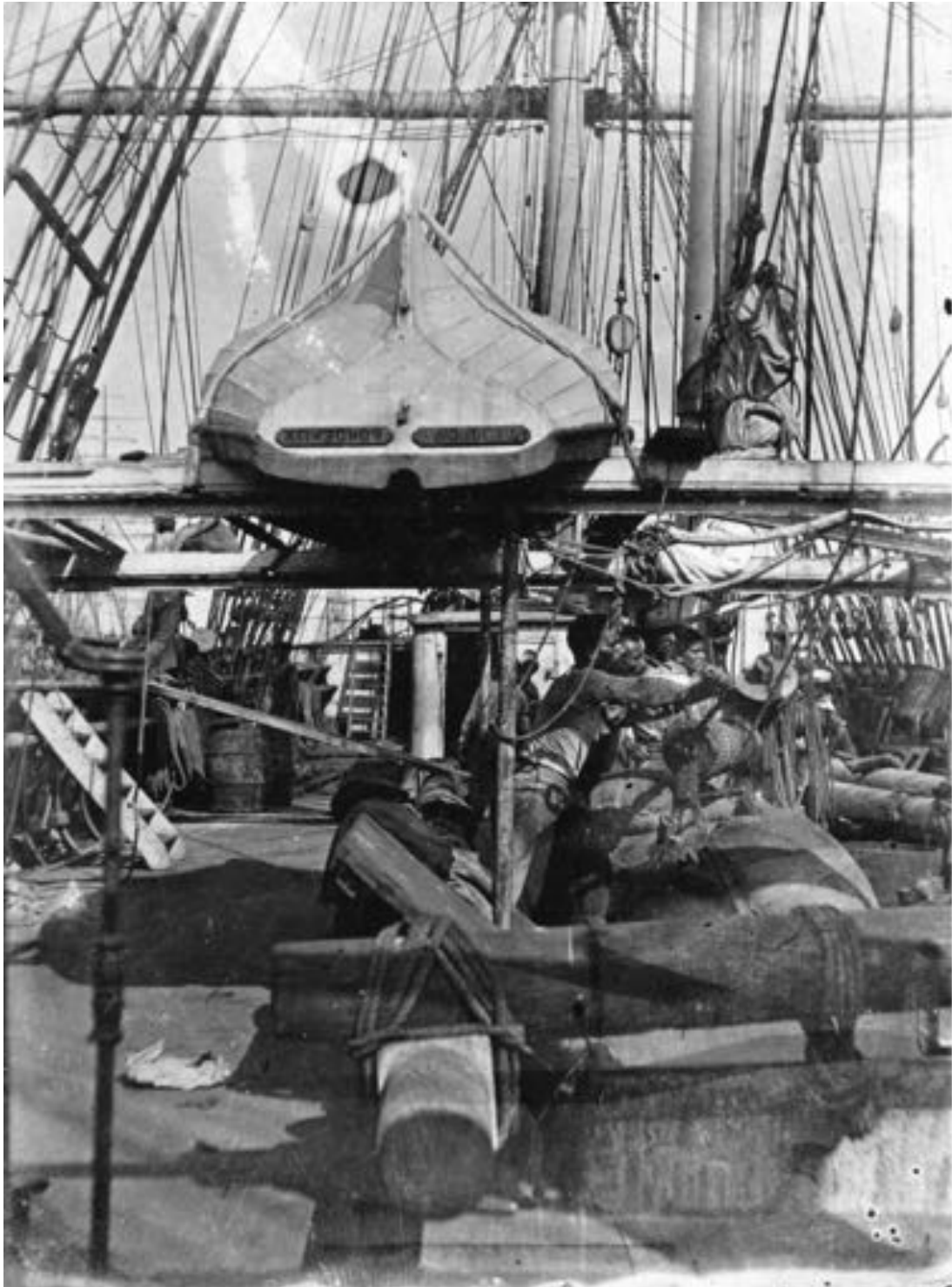
Bardits

Au départ, une occupation très importante de l'équipage m'intrigua beaucoup. Il faut savoir que n'ayant pas eu de fret pour le Chili, les quinze derniers jours passés à Dunkerque, les entrepreneurs du bâtiment de la région dunkerquoise vinrent déverser dans les cales du bord des gravats, jusqu'à concurrence de 1 500 tonnes afin de lester convenablement le navire. On avait également embarqué un stock impressionnant de gros madriers dont je me demandais bien l'usage qu'on allait en faire. C'était pour construire des bardits. Je ne tardai pas comprendre de quoi il s'agissait et dans le cours du voyage je compris encore mieux l'importance de cette installation. Un bardit est un assemblage de gros madriers fixés dans le lest, dans la cale du navire, dans l'axe du navire, sur les épontilles, au moyen de gros câbles d'acier, avec des amarrages dont les marins ont le secret. Ceci pour éviter le ripage du lest, c'est-à-dire pour empêcher que les gravats ne basculent tous sur un bord en fonction des violents coups de roulis.

Panneaux

D'autre part les panneaux, c'est-à-dire ces ouvertures de l'ordre de huit à dix mètres sur quatre à cinq, permettant l'accès facile dans les cales, sont grand ouverts dans les ports, mais à la mer ils sont refermés et condamnés avec soin. La fermeture des panneaux est réalisée au moyen de poutrelles d'acier s'emboîtant dans des rainures à l'intérieur des bords du panneau. Entre ces poutrelles, des encoches permettent de recevoir des petits panneaux de bois très épais pour obturer complètement l'ouverture. Mais en plus, pour assurer une très bonne étanchéité sont placés deux prélaris, c'est-à-dire de grosses toiles goudronnées sérieusement coincées à la périphérie des panneaux. Seulement, l'expérience ayant montré que cela ne suffisait pas

toujours pour résister au défoncement des panneaux sous l'effet des tonnes d'eau des paquets de mer qui tombent dessus, des croisillons de gros madriers furent fixés par-dessus les prélaris et ficelés convenablement. Tous ces préparatifs me laissèrent songeur : qu'allions-nous donc affronter ?



Fermeture des panneaux du *Tijuca*. Photo Yves-Marie Bernard.

La radio

Bon ! Mais maintenant parlons un peu du radiotélégraphiste qu'on appelait tout simplement à bord le TSF. J'étais astreint en principe à huit heures d'écoute par jour à des

moments dépendant de la position du navire. En fait le temps ne comptait pas. J'étais disponible à tout moment pour les besoins de la navigation. Nombreuses furent les journées et les nuits passées à surveiller les terres, pendant les périodes de mauvais temps surtout, pour éventuellement capter des signaux de détresse. C'est arrivé plusieurs fois, mais nous n'eûmes pas à intervenir, d'abord parce que nous nous trouvions très mal placés par rapport aux sinistres et, de plus, un grand voilier ne se manœuvre pas comme un vapeur pour se dérouter.

Entre temps, j'avais à entrer en contact avec toutes les stations côtières radio à notre portée tout le long du parcours afin de signaler notre passage et, le cas échéant, transmettre ou recevoir des messages de la compagnie Bordes. C'est ainsi que j'ai contacté les pays suivants : l'Espagne, le Portugal, le Maroc, les Açores, Madère, les Canaries, le Sénégal, les Iles du Cap-Vert, le Brésil, l'Argentine, les Malouines et le Chili. Mais mon principal travail consistait à contacter le plus possible de navires situés en avant de notre route, afin d'obtenir de leur part leur position et la météo, leur météo locale ; renseignement très précieux pour un voilier que de connaître à l'avance le temps qu'il fait quelques centaines de mille en avant de sa route. J'eus la satisfaction de fournir au Pacha un paquet de ces renseignements météo qui furent très appréciés. Il nous fallut aussi capter, le plus souvent possible, les signaux horaires émis par certaines grandes stations françaises et étrangères pour contrôler la marche des chronomètres du bord. Je pus, entre autres, capter les signaux horaires de la Tour Eiffel jusqu'à plus de 4 000 km dans le Sud des Açores.

Relations avec l'équipage

À mes heures libres, par curiosité, j'aimais faire le tour du bord ; j'affectionnais particulièrement le gaillard. L'avancée du navire dans la mer me fascinait, l'environnement me surprenait, tout était nouveau pour moi. Je croisais bien sûr les hommes d'équipage et remarquais bien vite qu'ils répondaient à peine ou pas du tout à mon salut, et même certains tournaient la tête ! Ce n'était pas agréable et ça me questionnait ! Cependant, petit à petit, je constatais que l'accueil devenait plus correct et même amical, surtout avec les anciens.

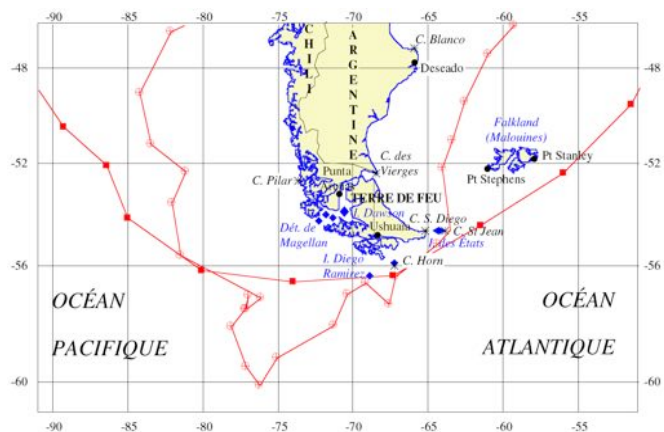
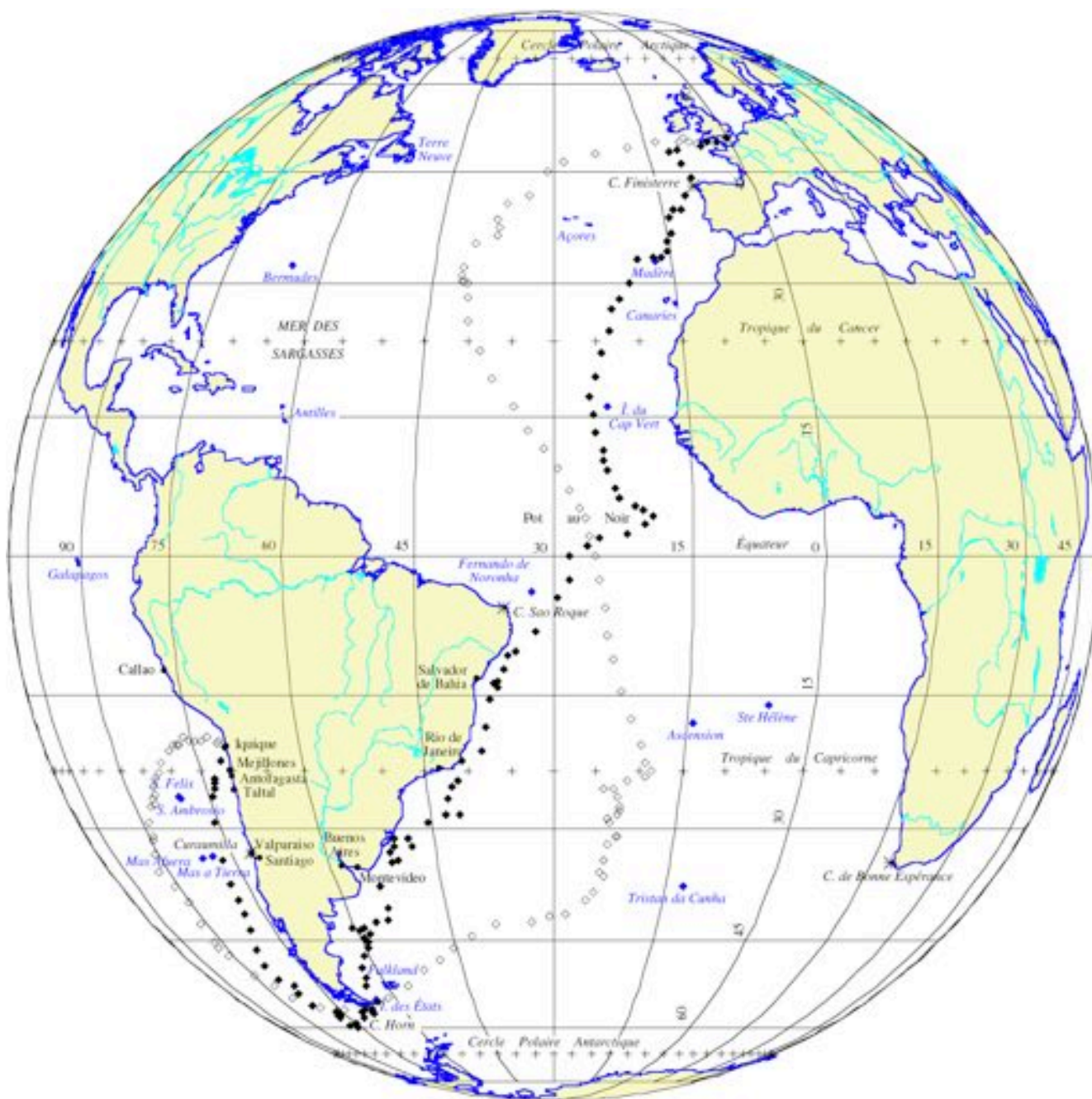
Par la suite, je fis part à mes amis lieutenants de mes impressions au début et du revirement des relations. Ils m'expliquèrent qu'au départ ils m'avaient considéré comme étant un pilotin, fils à papa embarqué comme passager, donc à leurs yeux méprisable. Mais assez vite ils constatèrent que finalement j'étais un jeune marin certes, mais exerçant à bord un nouveau métier, assez mystérieux pour quelques-uns, surtout les jeunes. Ces derniers surveillaient mon travail avec beaucoup de curiosité. Deux n'hésitèrent pas à me questionner sur ce que je faisais, s'intéressant à la technique et très contents que je les initie au mystérieux code Morse.

Situation cocasse car moi, d'un côté, je m'initiais avec mes amis à la navigation, et d'un autre j'initiais deux braves garçons (des Bretons) à la production des ondes électromagnétiques et à la réception de celles-ci. Peut-être ai-je suscité une vocation ? Mais l'apothéose, si je puis dire, fut le moment où je pus entrer en contact avec notre homologue, le *Montmorency*. Il y avait à bord des deux navires des parents, des amis, et avec l'accord des deux Capitaines, bien entendu, pendant le mois de contact que nous pûmes obtenir, deux parents, deux amis purent converser (très sommairement bien sûr) par l'intermédiaire du manipulateur Morse, souvent en présence de mes deux apprentis littéralement étonnés.

Relations avec l'équipage

À mes heures libres, par curiosité, j'aimais faire le tour du bord ; j'affectionnais particulièrement le gaillard. L'avancée du navire dans la mer me fascinait, l'environnement me surprenait, tout était nouveau pour moi. Je croisais bien sûr les hommes d'équipage et remarquais bien vite qu'ils répondaient à peine ou pas du tout à mon salut, et même certains tournaient la tête ! Ce n'était pas agréable et ça me questionnait ! Cependant, petit à petit, je constatais que l'accueil devenait plus correct et même amical, surtout avec les anciens.

Route Aller	j./ m.	latit. / longit.	Route Retour	j./ m.	latit. / longit.
Dunkerque	13/07	-28.40 -43.05		29/11	-26.28 -22.48
Mai 1924	14/07	-29.28 -45.43	29/09 départ d'Iquique	30/11	-25.42 -24.00
14/05 rade de Dunkerque	15/07	-31.32 -48.23	30/09 -20.00 -71.00	01/12	-25.32 -23.02
15/05 rade de Dungeness	16/07	-32.37 -48.12	01/10 -19.56 -72.42	02/12	-24.54 -21.25
16/05 dép. de Dungeness	17/07	-31.25 -50.10	02/10 -20.02 -73.57	03/12	-24.00 -19.31
17/05 50.30 00.15	18/07	-32.39 -50.40	03/10 -20.01 -74.46	04/12	-23.44 -18.55
18/05 49.53 -02.35	19/07	-33.16 -51.17	04/10 -20.00 -75.36	05/12	-22.50 -19.35
19/05 49.49 -04.10	20/07	-34.12 -50.16	05/10 -19.50 -76.34	06/12	-20.37 -20.13
20/05 49.04 -05.40	21/07	-34.38 -51.25	06/10 -20.16 -71.27	07/12	-17.42 -21.20
21/05 48.40 -10.01	22/07	-37.30 -53.56	07/10 -20.34 -77.14	08/12	-14.52 -22.50
22/05 48.04 -11.50	23/07	-40.37 -53.58	08/10 -20.34 -77.47	09/12	-11.58 -23.48
23/05 46.10 -10.14	24/07	-42.02 -54.08	09/10 -20.34 -78.20	10/12	-08.47 -24.25
24/05 44.13 -09.45	25/07	-42.45 -56.29	10/10 -20.49 -78.41	11/12	-05.46 -24.46
25/05 41.48 -11.17	26/07	-44.14 -58.05	11/10 -21.18 -79.20	12/12	-02.55 -25.12
26/05 39.48 -12.38	27/07	-43.39 -59.20	12/10 -22.40 -81.06	13/12	-00.11 -25.41
27/05 39.59 -13.29	28/07	-43.18 -58.50	13/10 -23.50 -82.33	14/12	02.29 -26.03
28/05 38.39 -14.28	29/07	-43.14 -60.44	14/10 -24.32 -83.35	15/12	04.02 -26.46
29/05 36.35 -14.28	30/07	-44.51 -59.40	15/10 -25.10 -84.15	16/12	05.23 -27.20
30/05 35.36 -15.04	31/07	-45.37 -59.02	16/10 -26.05 -84.40	17/12	07.02 -28.21
31/05 34.10 -15.45	01/08	-46.08 -59.50	17/10 -26.49 -85.08	18/12	09.25 -29.48
01/06 33.26 -16.24	02/08	-47.50 -61.03	18/10 -27.17 -85.38	19/12	11.37 -31.15
02/06 33.28 -17.30	03/08	-49.63 -62.93	19/10 -27.46 -86.31	20/12	13.42 -33.15
03/06 33.02 -19.23	04/08	-51.00 -63.67	20/10 -29.34 -88.43	21/12	16.02 -34.51
04/06 30.13 -20.54	05/08	-52.23 -64.08	21/10 -31.17 -89.20	22/12	19.03 -37.00
05/06 28.30 -22.05	06/08	-55.22 -64.62	22/10 -31.48 -89.36	23/12	22.13 -38.45
06/06 27.09 -23.04	07/08	-56.62 -67.25	23/10 -33.23 -91.18	24/12	25.55 -40.10
07/06 24.53 -23.52	08/08	-57.55 -67.95	24/10 -35.48 -93.10	25/12	28.55 -40.45
08/06 22.03 -24.48	09/08	-56.98 -69.28	25/10 -37.35 -91.20	26/12	30.16 -40.58
09/06 19.23 -25.25	10/08	-57.00 -70.58	26/10 -39.48 -90.40	27/12	30.30 -41.10
10/06 17.04 -26.00	11/08	-58.16 -71.58	27/10 -42.54 -91.43	28/12	30.45 -41.30
11/06 15.07 -25.56	12/08	-59.33 -75.16	28/10 -45.33 -92.16	29/12	31.11 -41.40
12/06 13.16 -25.30	13/08	-60.16 -76.47	29/10 -46.00 -92.42	30/12	31.10 -41.47
13/06 11.28 -24.48	14/08	-59.82 -77.37	30/10 -47.67 -91.95	31/12	31.01 -41.36
14/06 10.28 -24.50	15/08	-58.18 -78.25	31/10 -50.75 -89.55		
15/06 09.22 -24.22	16/08	-57.83 -77.50	01/11 -52.05 -86.72		1925
16/06 07.31 -23.30	17/08	-57.03 -77.00	02/11 -54.25 -85.13		
17/06 06.23 -23.02	18/08	-57.88 -77.25	03/11 -56.18 -80.22	01/01	32.02 -41.35
18/06 05.43 -21.26	19/08	-57.20 -76.30	04/11 -56.87 -74.13	02/01	35.07 -40.25
19/06 05.01 -20.48	20/08	-55.97 -81.85	05/11 -56.53 -67.63	03/01	36.15 -37.44
20/06 04.35 -19.45	21/08	-53.97 -82.16	06/11 -54.70 -61.88	04/01	37.08 -37.24
21/06 03.42 -20.18	22/08	-52.50 -81.30	07/11 -52.58 -56.07	05/01	38.20 -37.55
22/06 02.50 -22.20	23/08	-51.27 -83.83	08/11 -49.83 -51.90	06/01	40.38 -36.48
23/06 02.08 -25.10	24/08	-49.00 -84.40	09/11 -48.12 -48.72	07/01	41.57 -33.36
24/06 01.11 -26.40	25/08	-46.50 -82.37	10/11 -46.15 -45.43	08/01	45.04 -31.00
25/06 -00.14 -28.22	26/08	-43.50 -80.30	11/11 -44.45 -42.20	09/01	46.55 -28.20
26/06 -02.55 -28.23	27/08	-41.26 -79.05	12/11 -42.54 -38.47	10/01	47.51 -23.42
27/06 -04.55 -29.51	28/08	-39.22 -78.38	13/11 -42.42 -33.40	11/01	48.44 -18.20
28/06 -08.09 -32.08	29/08	-37.06 -78.10	14/11 -41.47 -30.56	12/01	49.39 -13.21
29/06 -10.10 -34.04	30/08	-34.00 -77.15	15/11 -41.31 -28.23	13/01	49.54 -09.15
30/06 -10.54 -35.04	31/08	-29.30 -75.58	16/11 -39.22 -25.43	14/01	50.10 -08.10
01/07 -12.03 -35.41	01/09	-26.40 -74.45	17/11 -38.15 -24.55	15/01	49.45 -07.37
02/07 -13.55 -36.56	02/09	-25.45 -73.52	18/11 -36.10 -23.43	16/01	49.26 -06.20
03/07 -13.36 -36.20	03/09	-24.59 -73.34	19/11 -35.53 -24.02	17/01	49.50 -03.00
04/07 -14.02 -36.19	04/09	-24.20 -73.00	20/11 -34.09 -23.53	18/01	50.22 -00.40
05/07 -15.27 -37.00	05/09	-22.23 -71.40	21/11 -32.14 -23.23	19/01	rade de Dungeness
06/07 -18.45 -37.55	06/09	-20.51 -70.20	22/11 -31.18 -22.40	20/01	"
07/07 -21.00 -38.22	07/09	arrivée à Iquique	23/11 -31.06 -22.11	21/01	port de Dunkerque
08/07 -22.23 -40.54			24/11 -29.47 -23.16		
09/07 -24.58 -41.15	Iquique		25/11 -29.03 -23.47		Dunkerque
10/07 -25.11 -42.09	Septembre		26/11 -28.46 -22.15		Janvier
11/07 -26.53 -42.50	1924		27/11 -28.05 -22.00		1925
12/07 -28.52 -41.37			28/11 -27.51 -22.17		



Dernier voyage du *Wulfran Puget*, Dunkerque - Iquique et retour, capitaine Benjamin Riou.

Le TSF était Georges Pachot, qui nous a communiqué la liste des positions journalières du navire, à midi. Elles étaient relevées à l'aide d'observations astronomiques, ou simplement estimées, selon les caprices de la météorologie. Départ le 14 mai 1924, l'aller (losanges noirs) s'effectua en 121 jours, et le retour (losanges blancs) en 112 jours avec arrivée le 21 janvier 1925. Jean Perdraut était novice.

Ci-contre, le détail des passages du cap Horn : 17 jours (le temps passé plus bas que 52° de latitude Sud) à l'aller (cercles), après avoir même dépassé le 60° parallèle pour chercher les vents, mais seulement 6 jours au retour (carrés), car "les éléments, nous les avons maintenant dans le cul, comme on dit". Il semble que le navire a aussi été ralenti à l'aller lors du passage du "pot au noir", quelques degrés au nord de l'Équateur.

Par la suite, je fis part à mes amis lieutenants de mes impressions au début et du revirement des relations. Ils m'expliquèrent qu'au départ ils m'avaient considéré comme étant un pilotin, fils à papa embarqué comme passager, donc à leurs yeux méprisable. Mais assez vite ils constatèrent que finalement j'étais un jeune marin certes, mais exerçant à bord un nouveau métier, assez mystérieux pour quelques-uns, surtout les jeunes. Ces derniers surveillaient mon travail avec beaucoup de curiosité. Deux n'hésitèrent pas à me questionner sur ce que je faisais, s'intéressant à la technique et très contents que je les initie au mystérieux code Morse.

Situation cocasse car moi, d'un côté, je m'initiais avec mes amis à la navigation, et d'un autre j'initiais deux braves garçons (des Bretons) à la production des ondes électromagnétiques et à la réception de celles-ci. Peut-être ai-je suscité une vocation ? Mais l'apothéose, si je puis dire, fut le moment où je pus entrer en contact avec notre homologue, le *Montmorency*. Il y avait à bord des deux navires des parents, des amis, et avec l'accord des deux Capitaines, bien entendu, pendant le mois de contact que nous pûmes obtenir, deux parents, deux amis purent converser (très sommairement bien sûr) par l'intermédiaire du manipulateur Morse, souvent en présence de mes deux apprentis littéralement étonnés.

Une histoire de cambuse

Encore une histoire de cambuse mais cette fois d'un tout autre genre, qui se passe environ deux mois après le départ. Toutes les quatre heures avait lieu le changement de bordée. Le matin à 8 heures, les matelots de la nouvelle bordée, en-dehors des manœuvres de navigation, vauquaient à différentes tâches selon leur spécialité. Le second capitaine, le flic du bord, surveillait la mise en route des différentes occupations de chacun, dirigées par le bosco de service, c'est-à-dire le contremaître en somme. Or un matin, contrairement à l'habitude, sur une quinzaine d'hommes, trois ou quatre seulement allaient et venaient, mais sans entrain. Les autres matelots n'avaient pu sortir de leur couchette.

Le second et le bosco, des vieux marins, connaissaient bien les matelots et leur comportement. Ils eurent vite fait de se rendre compte de la situation. Visiblement, les matelots étaient ivres. Le cambusier fut alerté, et on constata que la porte de la cambuse donnant dans la coursive dont j'ai parlé plus haut avait été fracturée dans la nuit. François passa l'inspection et remarqua la disparition d'une dame-jeanne vide de trente litres ayant contenu de l'huile, ainsi que le plus grand désordre dans son matériel de pompage des fûts de vin. Les cambrieurs s'étaient tout d'abord largement servis sur place et dans le noir avaient fait le plein de la dame-jeanne avec un débordement très net sur le sol, sans doute pour en faire profiter les copains de la bordée.

Aussitôt le second partit à la recherche de la dame-jeanne qu'il ne tarda pas à découvrir sur l'avant, dans le magasin à peinture, dissimulée sous un tas de cordages. Il en restait une dizaine de litres, avec une bonne petite couche d'huile. Remarquez que ces hommes sevrés depuis plus de soixante jours de boissons alcoolisées et mis au régime d'un quart de vin plus ou moins baptisé à chaque repas, il ne leur fallait pas grand-chose pour être rapidement pompette. Les coupables du vol furent rapidement démasqués. La sanction fut la privation de vin jusqu'à épuisement à peu près du volume indûment consommé. Puis, à la reprise de la distribution normale, ils furent astreints à boire ce qui restait dans la bombonne, avec la petite couche d'huile ! Le capitaine menaça de porter l'incident sur le journal de bord, en précisant que les meneurs auraient à rendre des comptes au débarquement. En fait il n'en fut rien. Ce fut même une menace purement symbolique. Le délit était mineur, et au retour il ne fut plus question de rien.

Dans la hune

... je vis les matelots, en pleine tourmente, grimper comme de vrais acrobates dans la mâture, retenus simplement par un câble d'acier, appelé marchepied, passé sous le talon de la botte, la poitrine appuyée sur la vergue, pour carguer les voiles de grosse toile toujours

mouillées et parfois gelées. Au cirque, les acrobates ont souvent un filet pour les recevoir ou un câble pour les retenir. Mais à bord, c'était le pont ou la mer ! Heureusement, nous n'eûmes pas à déplorer ce genre d'accident sur le *Wulfran*, mais tous les cap-horniers n'eurent pas la même chance, hélas !



Gabiers debout sur le marchepied, appuyés contre la vergue. Collection Henri Gautier.

À mon tour, je voulus jouer un peu au gabier. Aussi, souvent, dans les beaux comme dans les mauvais temps, j'aimais grimper dans la hune d'un des mâts, à environ vingt mètres au-dessus du pont. Là, bien calé sur cette petite plate-forme, j'admirais le navire et la mer, surtout lorsqu'elle était déchaînée. Le roulis, le tangage procuraient de drôles de sensations. Mais quel admirable et impressionnant spectacle ! En principe à l'abris, mais il m'est arrivé d'être tout de même arrosé par les embruns fouettés très haut par le vent !

Pour monter dans la hune c'était relativement facile, au moyen des enfléchures. Mais pour passer de celles-ci sur la hune, il fallait effectuer un renversement du corps et terminer par la force des poignets au moyen des gambes de revers. Alors là, je vous l'avoue, je n'y suis pas parvenu du premier coup ! Enfin, une fois l'appréhension vaincue, je faisais à mon tour l'acrobate. Je suis monté plusieurs fois jusque sur la hune de perroquet, sur les barres de perroquet, à vingt mètres plus haut encore, le deuxième étage en somme.

Toujours au moyen des enfléchures, pour atteindre la vergue de cacatois dix mètres plus haut il fallait grimper par la force des poignets tout le long des galhaubans. Alors là, très peu pour moi ! J'en étais tout à fait incapable ! Remarquez que le cacatois était la première voile carguée, la plus haute, dès que le temps devenait menaçant. Par mauvais temps, l'ascension des matelots dans la mâture se limitait au niveau du perroquet volant, ce qui était déjà pas mal ! À quarante mètres au-dessus du pont, avec des coups de roulis de trente degrés - ce qui n'a rien d'exceptionnel - cela représentait des trajectoires dans l'espace d'environ quarante mètres de bâbord à tribord et vice-versa, à une vitesse impressionnante !

À mon tour, je voulus jouer un peu au gabier. Aussi, souvent, dans les beaux comme dans les mauvais temps, j'aimais grimper dans la hune d'un des mâts, à environ vingt mètres au-dessus du pont. Là, bien calé sur cette petite plate-forme, j'admirais le navire et la mer,

surtout lorsqu'elle était déchaînée. Le roulis, le tangage procuraient de drôles de sensations. Mais quel admirable et impressionnant spectacle ! En principe à l'abris, mais il m'est arrivé d'être tout de même arrosé par les embruns fouettés très haut par le vent !

Pour monter dans la hune c'était relativement facile, au moyen des enfléchures. Mais pour passer de celles-ci sur la hune, il fallait effectuer un renversement du corps et terminer par la force des poignets au moyen des gambes de revers. Alors là, je vous l'avoue, je n'y suis pas parvenu du premier coup ! Enfin, une fois l'appréhension vaincue, je faisais à mon tour l'acrobate. Je suis monté plusieurs fois jusque sur la hune de perroquet, sur les barres de perroquet, à vingt mètres plus haut encore, le deuxième étage en somme.

Toujours au moyen des enfléchures, pour atteindre la vergue de cacatois dix mètres plus haut il fallait grimper par la force des poignets tout le long des galhaubans. Alors là, très peu pour moi ! J'en étais tout à fait incapable ! Remarquez que le cacatois était la première voile carguée, la plus haute, dès que le temps devenait menaçant. Par mauvais temps, l'ascension des matelots dans la mâture se limitait au niveau du perroquet volant, ce qui était déjà pas mal ! À quarante mètres au-dessus du pont, avec des coups de roulis de trente degrés - ce qui n'a rien d'exceptionnel - cela représentait des trajectoires dans l'espace d'environ quarante mètres de bâbord à tribord et vice-versa, à une vitesse impressionnante !

Vous représentez-vous l'effet produit ? Il y avait de quoi vous couper le souffle. C'était le moment de se cramponner sérieusement. Il fallait bien étudier ses mouvements pour ne pas se déplacer afin de ne pas être projeté dans l'espace. Pour moi qui étais parfois là-haut en amateur c'était facile, je n'avais que cela à faire. Mais pour les matelots, engoncés dans leurs cirés avec des bottes, croyez-moi c'était un exploit. Vrai métier de forçat !

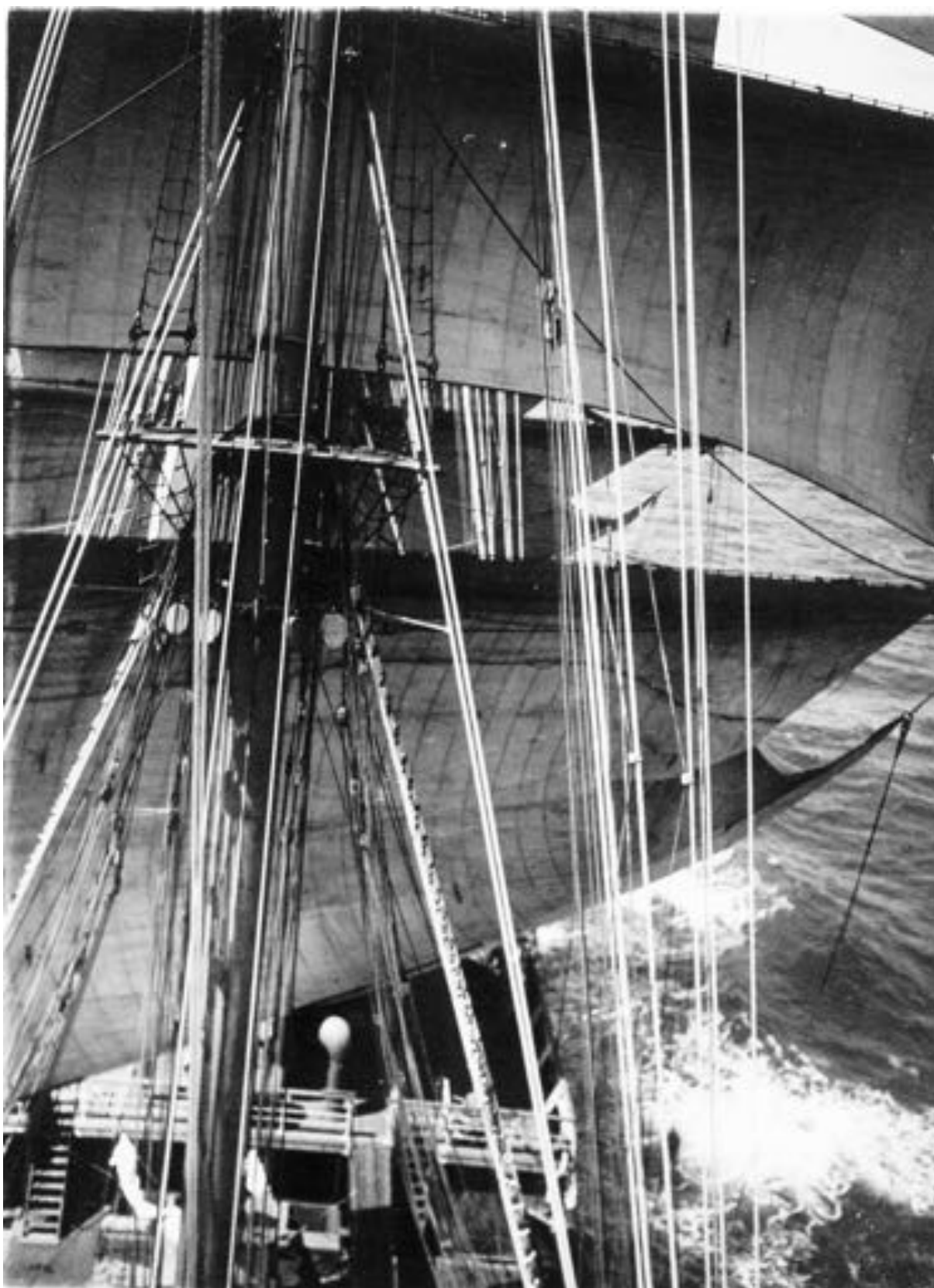
L'homme de bossoir

Une petite anecdote me revient : il était d'usage, la nuit, lorsque le temps le permettait, qu'un homme se tienne en permanence sur le gaillard, à l'avant, au pied du mât de beaupré. On l'appelait l'homme de bossoir. Le bossoir est une grosse pièce saillante de chaque côté du bord à l'avant du navire, très utile pour la manœuvre des ancres. Le rôle de ce veilleur était de signaler, en piquant sur une grosse cloche dès qu'il apercevait un feu à l'horizon. Un coup pour bâbord, deux coups pour tribord (à moins que ce ne soit le contraire, je ne m'en souviens plus).

À l'arrière, l'officier de quart ne pouvait voir ce qui se passait devant le navire, la vue étant masquée par les basses voiles. Les petites plateformes de vigie, placées de chaque côté de la dunette, permettaient de remédier un peu à cela. Mais il n'était pas question d'y rester en permanence. Or, une nuit, c'était un matelot léger - c'est-à-dire un apprenti marin - qui était au bossoir. Apercevant un feu qui montait à l'horizon, il fit tinter la cloche comme convenu. En fait, il s'agissait seulement de la lune qui faisait son apparition ! Évidemment l'erreur était grosse, mais bien excusable pour un débutant. Seulement ses camarades ne manquèrent pas de le mettre en boîte, et le pauvre garçon devint "le gars qui avait piqué la lune".

Passage du Cap Horn Est-Ouest

60°30 de latitude. C'est dans ces moments là que j'ai pu observer et bien comprendre la technique du virement de bord. C'est qu'on ne manœuvre pas un grand voilier à phares carrés, c'est-à-dire avec de grandes vergues horizontales garnies de voiles immenses, comme un petit voilier de course ! Le virement de bord vent debout est très délicat, surtout par mauvais temps. C'est là qu'on peut juger de la valeur du manœuvrier. Il faut commander au moment voulu les orientations des voiles sur les différents mâts. Mais attention surtout de ne pas masquer, c'est-à-dire envoyer le vent à contre sens dans les voiles, ce qui mettrait la mâture en grand danger. Le plus souvent le virement de bord se fait "lof pour lof", c'est-à-dire en faisant faire un tour complet au navire, mais c'était parfois très long, largement plus d'une heure - dans les meilleurs cas un quart d'heure - selon le vent.



Nous avions très froid, et souvent tempête de neige. La température descendit souvent bien en dessous de -20° . Le Capitaine ne voulut jamais que l'on installât le poêle dans le carré. Aussi nous avions tous notre garde-robe sur le dos. Pour moi, je me revois avec tous mes caleçons et tricots, deux chandails, plus une veste, plus un imper ou manteau. Et, bien entendu, toujours en bottes, avec deux paires de chaussettes de laine, bien entendu !



Curieusement, personne de l'état-major ne fut malade. Par contre, chez les matelots ce fut autre chose. Chaque poste était équipé d'un poêle. C'était leur droit, ils l'avaient exigé. Le plus souvent leur poêle était chargé à blanc. Ils furent tous malades. Ah ! J'avoue que je n'étais pas à l'aise. Aussi, de temps en temps, j'allais rendre visite au cuisinier auprès de qui il faisait très bon !

Enfin nous finîmes par accrocher péniblement un vent favorable nous permettant d'amorcer notre remontée vers le Nord. Au fur et à mesure que nous remontions vers le Nord, dans le Pacifique, le moral remontait également, ainsi que la température. C'est durant cette période du voyage que le *Wulfran Puget* se surpassa. Nous eûmes durant toute une nuit un vent très favorable, nous faisant courir grand large, c'est-à-dire dans les meilleures conditions pour un grand voilier, toutes ses voiles sorties, attaquées en plein par le vent au trois-quarts arrière. Les quatre mâts travaillaient au maximum. La vitesse dépassa 13,5 nœuds, c'est-à-dire environ 25 kilomètres à l'heure. C'était remarquable pour un pareil bâtiment. Oh, ce n'était pas un record ! On raconte que le meilleur cas connu a été de 19 nœuds.

Sous la pression du vent, toutes les voiles étaient gonflées à bloc. Quel magnifique spectacle, éclairé par la lune ! Nous étions tous en admiration, car ces conditions parfaites de navigation étaient plutôt rares. Seulement, sous l'effet de cette importante pression sur la mâture, il en résultait une gîte permanente, c'est-à-dire une inclinaison du côté opposé au vent de 25°. Ah ! Cela posait un sérieux problème pour circuler sur le pont. Et dans la couchette, il fallait bien se caler avec la planche à roulis.

AU CHILI

Rade foraine d'Iquique

Au cent vingtième jour de mer l'arrivée est imminente. Aussi, grand branle-bas à bord. On prépare les travaux à effectuer bientôt. Le mécanicien a allumé ses chaudières pour vérifier le fonctionnement des treuils. Les ouvertures des cales sont libérées de la protection installée au départ. Enfin, le dimanche 7 septembre, au petit jour, la côte chilienne est en vue. Nous avons un très beau temps avec une faible brise, mais une très forte houle de Noroît.

Comme il est un peu trop tôt pour entrer sur la rade d'Iquique, nous mettons en panne, c'est-à-dire que les différents phares sont orientés pour que les effets se contrarient, autrement dit, nous faisons du sur-place. Seul un léger courant nous déporte vers le Nord. Puis dans la matinée nous remettons en route pour finalement jeter l'ancre à onze heures.

Le courrier

Dès l'arrivée du navire, le représentant de la Compagnie vint à bord apporter le courrier. Ah ! Il y avait un sacré paquet de lettres ! Deux matelots seulement, hélas, n'eurent pas le plaisir d'avoir quelque chose. Quelle joie pour tous de décacheter son courrier ... déjà vieux cependant ! Les lettres les plus récentes dataient d'au moins trois semaines à un mois, car il n'y avait pas de transport aérien.

À cette époque, Iquique n'avait pas de port. Seul existait un bout de *warf* en bois, en bien mauvais état d'ailleurs, pour l'accostage des petites embarcations. Donc, les navires devaient rester sur la très grande rade, constamment balayée par une très forte houle de Noroît. À notre arrivée, nous dûmes nous placer nettement au large afin de procéder, pour commencer, au délestage, en rejetant à la mer les 1 500 tonnes de gravats entassés dans les cales à Dunkerque. Ce travail, effectué par l'équipage, demanda environ une semaine, aidés par les treuils à vapeur. Notre mécanicien était dans tous ses états, à surveiller les deux chaudières et dépanner les treuils qui avaient souffert un peu pendant le voyage.

Remorquage

Ensuite le navire fut remorqué beaucoup plus près de la côte pour effectuer l'embarquement des sacs de nitrate de soude de 100 kilos. Ceux-ci étaient amenés par des petits chalands. Mais la houle contrariait sérieusement le travail le long du bord. Environ 4 500 tonnes de salpêtre furent embarquées dans les cales, les sacs étant arrimés avec art par des spécialistes locaux, afin qu'il n'y ait pas de risque de ripage du chargement - c'est-à-dire renversement de tout le chargement sur un bord - au cours de la traversée.

À terre

Tous les matins j'allais à terre avec François, pour l'aider dans ses opérations de ravitaillement, et prendre ou porter du courrier. Le déplacement sur la rade se faisait avec le petit youyou, et les matelots volontaires ne manquaient pas pour manier les avirons. Ah ! Il était formellement interdit aux matelots de quitter le bord, car des exemples précédents ne manquaient pas où un équipage, rendu à terre, se livrait à coup sûr à des beuveries suivies de batailles, et le Capitaine était obligé d'aller récupérer ses hommes à la "calabousse" - autrement dit la tôle - moyennant une amende, bien entendu, et le remboursement de la casse éventuellement.

Avec François, une fois les achats de vivres terminés, nous avions largement le temps de visiter le pays. Oh ! ce qui était vite fait. À l'époque Iquique était un village genre *far west*, ne vivant que du trafic portuaire, du nitrate de soude et de la pêche. Presque toutes les maisons étaient en bois, et les rues en terre battue. Beaucoup de gens circulaient à cheval. Il ne leur manquait que le colt à la ceinture. ... La ville d'Iquique était installée le long de la côte, par 20° de latitude Sud, au pied des Andes. C'était une zone quasi désertique, brûlée par le soleil.

Un "terremoto"

... Un jour, pendant que nous déjeunions, le navire se mit à vibrer, et en même temps un grondement sourd se fit entendre. Réflexe immédiat du Second : il se précipita sur le pont, persuadé que l'on filait la chaîne de l'ancre. Il n'en était rien bien sûr. Il s'agissait tout simplement d'un tremblement de terre, manifestation très fréquente dans la région, mais parfois avec une intensité très dangereuse.

Poissons

... Ah ! Cette rade était vraiment pleine de surprises. On pouvait voir passer le long du bord des bancs de poissons d'une densité incroyable. La pêche était très facile. Jugez-en. À plusieurs reprises, étant dans le canot, ces bancs de poissons étaient si compacts qu'on réussissait à en pêcher plusieurs kilos sans difficulté, rien qu'avec le caillebotis garnissant le fond du canot utilisé comme épuisette. Et il s'agissait de très belles sardines, excellentes croyez-moi !

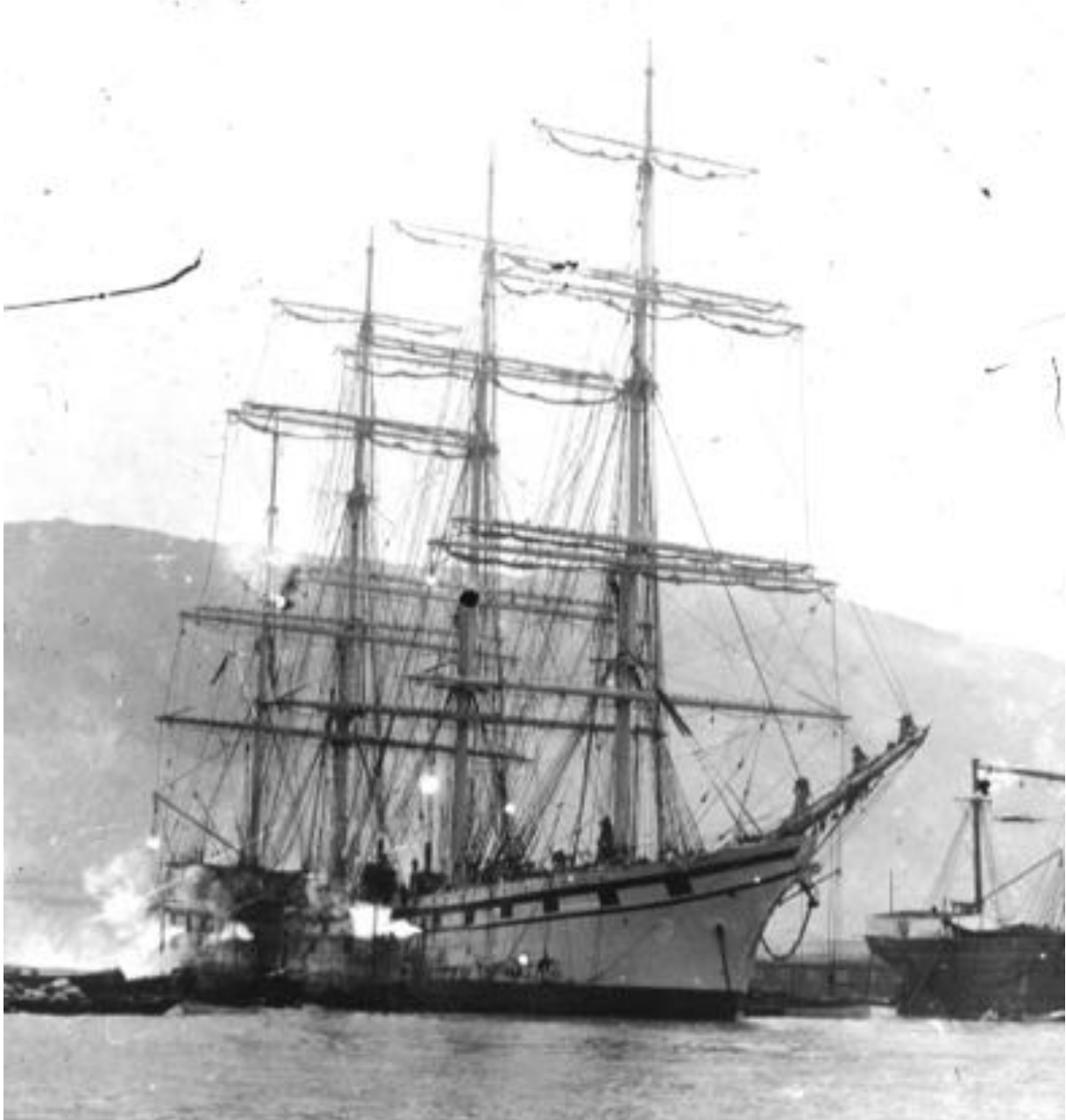
Nettoyage de la coque

À bord, ceux des matelots qui n'étaient pas employés au treuil pour le chargement, étaient occupés aux travaux de peinture, de la coque en particulier. Profitant de ce que le navire était haut sur l'eau une fois délesté, une équipe procédait au grattage de la coque le plus bas possible, cela afin de décrocher les anatifes et coquillages divers venus s'incruster pendant les mois de mer, et cela freinait la marche.

Pour effectuer ce travail le long du bord, les matelots utilisaient une plate, c'est-à-dire une embarcation longue à fond plat, fabriquée avec des planches, n'ayant aucune qualité pour naviguer, mais convenant très bien pour effectuer ce travail de la coque. Tous les soirs le second veillait à ce que cette plate soit remontée à bord et cadénassée. Sage précaution prise pour éviter à notre équipage ce qui était arrivé peu de temps auparavant à un voilier allemand.

Un soir, une douzaine de ses matelots étaient montés en douce dans la plate, restée le long du bord, pour aller faire une visite à terre. Mais la plate n'est pas un canot. De plus,

surchargée et avec un temps défavorable et une forte houle, c'était très risqué pour franchir la rade, environ sept à huit cents mètres. Le résultat fut que la plate fut drossée sur les rochers de la côte et chavira, et les trois-quarts des matelots furent noyés.



Au mouillage sur rade on nettoie la coque. Photo Yves Marie Bernard.

Mort du Capitaine du *Montmorency*

Notre second capitaine, Monsieur Samzun, fut prié par la direction de la compagnie Bordes d'aller prendre le commandement du *Montmorency*, arrivé sur rade d'Antofagasta, petit port à environ deux cents kilomètres au Sud d'Iquique, pour y effectuer son chargement.

Le Second du *Montmorency* au départ de Dunkerque était Monsieur Favreau. Il vint à bord remplacer Monsieur Samzun pour le voyage de retour. Que s'était-il donc passé ? Je rappelle que j'étais resté en contact radio pendant un bon bout de temps avec le *Montmorency* avant d'arriver vers le cap Horn. Mais dans cette zone les hasards de la navigation nous avaient éloignés et fait perdre le contact. Ah ! Nous avons eu de grosses difficultés comme je l'ai

raconté, mais le *Montmorency* n'avait pas été moins gâté ! Au contraire ! C'est qu'il était descendu beaucoup plus au Sud, avec des avatars en plus et de très graves avaries. Puis le Capitaine tomba malade et décéda. Comme le veut le Règlement, c'est le second capitaine qui prit le commandement. Après consultation de l'état-major, le Capitaine par intérim avait pris l'initiative de relâcher à Valparaiso pour y enterrer le Capitaine, alors que, normalement, le navire devait aller avec son chargement à Antofagasta.

Le déroutage, le retard en résultant et les frais de cette escale à Valparaiso ne furent pas du goût de la compagnie Bordes probablement ! C'est pourquoi Monsieur Favreau fut destitué de son commandement occasionnel, et dirigé à notre bord. Qu'aurait-il dû faire ? Immerger le corps du Capitaine et poursuivre sa route normalement ? Question délicate qui resta sans réponse.

RETOUR à DUNKERQUE

Passage du Cap Horn Ouest - Est

... nous abordions la zone du Cap Horn où nous avons tant souffert à l'aller. Ah ! Mais cette fois les choses étaient changées ! Oh ! Le froid était toujours là, même très vif. Mais les éléments, qui avaient tant contrarié notre avance vers l'Ouest à l'aller, nous les avons maintenant "dans le cul" comme on dit. Aussi, nous doublâmes le Cap Horn le 5 novembre 1924 à la vitesse grand V. Ah ! Seulement, la navigation était extrêmement dangereuse. Cramponné à la rambarde sur la dunette, je pouvais voir des lames de plus de 300 m de long et de 15 à 20 m de haut "courir" sur le *Wulfran*. C'était effrayant à voir.

Il fallait bien présenter le cul du navire à la lame, sinon c'était la catastrophe. Cette énorme masse d'eau aurait déferlé à bord par l'arrière, arrachant tout au passage et balayant les pauvres matelots à la mer comme cela s'était produit sur certains navires, comme nous le racontait un vieux cap-hornier rescapé. Un de ceux-ci avait été surpris par une lame déferlante sur la dunette au moment où il montait le petit escalier en venant du pont. Il avait été rejeté avec force en arrière, ses deux jambes furent brisées, coincées entre deux marches. Hélas ! Quatre de ses camarades disparurent dans les flots.

On avait l'impression que la pauvre coquille de noix que représentait notre bateau au milieu de ces éléments déchaînés allait être engloutie. Quatre hommes n'étaient pas de trop à la barre double pour maintenir le bon cap pour le safran, car à la moindre embardée, cela aurait été un déferlement à bord et les pauvres timoniers auraient été les premiers emportés. La pression qui s'exerçait sur le safran était considérable, aussi la mécanique devait-elle être drôlement résistante pour supporter un tel travail !

Ah ! La perte du safran, comme c'était arrivé sur certains navires, nous aurait certainement conduits au naufrage. Quoi de plus effrayant la nuit que de voir cette marée liquide fluorescente se précipiter et passer sous le navire bien gouverné. Mais en réalité, c'est plutôt l'arrière du navire qui s'élevait sur la lame, à une vitesse à vous couper le souffle, pour un court instant, pour ensuite redescendre aussi vite. Ah ! Drôle d'ascenseur, je vous assure !

Pendant des heures veiller sans relâche à ce que cela se passât le mieux possible. On imagine la tension que cela représentait pour tous les responsables !

Pêche en mer

Les prises de pêche étaient toujours accueillies avec joie, non seulement par la distraction que cela procurait, mais surtout par l'amélioration de l'ordinaire qui en résultait. Tout le monde en profitait. Il y a un poisson excellent qui était facile à pêcher, puisqu'il venait tout seul sur le pont, c'était l'exocet, autrement dit le poisson volant. À l'aller, le navire était

relativement haut sur l'eau, de sorte que la recette fut plutôt maigre. Mais, au retour, le navire chargé de près de 5 000 tonnes de nitrate de soude, le pont était presque au ras de l'eau, aussi la récolte fut, certains jours, excellente.

Tous les matins, chacun furetait dans tous les coins du pont pour tâcher de découvrir un poisson. Il y avait intérêt à passer avant Marie-Patate ou la chatte ! Dans la journée c'était curieux de voir tout d'un coup jaillir de l'eau cent, deux cents peut-être, excets et voler sur vingt à trente mètres. Plusieurs fois nous en vîmes venir se fracasser le nez sur la coque le long du bord. Ils volaient en aveugles.

La nourriture

À propos de la nourriture, au carré l'état-major n'avait jamais eu à se plaindre de la qualité et de la quantité. Par contre, pour le reste de l'équipage, un appoint était toujours le bienvenu, car les matelots touchaient journallement uniquement ce que le règlement de la marine marchande à l'époque leur accordait, et c'était affiché à la porte de la cambuse. En gros, ce qu'ils recevaient le plus souvent, c'était de la morue salée jusqu'à épuisement du stock, de l'endaubage, du lard salé, des haricots, du riz, etc.

Nous avons eu la chance d'embarquer un excellent cuisinier. Mais, au départ de Dunkerque, nous n'étions pas rassurés du tout lorsqu'on vit celui-ci embarquer dans un état éthylique très inquiétant. Il avait fallu le traîner par la tête et les pieds jusqu'à sa cabine. Il avait été récupéré par les gendarmes dans une des boîtes du port - comme bien d'autres matelots d'ailleurs. Il lui fallut au moins quatre jours pour reprendre ses esprits et devenir opérationnel. Ah mais ! Par la suite, il se révéla un brave homme, non seulement bon cuisinier mais aussi très bon boulanger et pâtissier. Grâce à lui, notre ordinaire fut toujours agréable, souvent avec des moyens très limités. Nous avons eu du pain tous les jours et une pâtisserie le dimanche. Les matelots n'avaient du pain que le dimanche et du biscuit de mer à volonté le reste du temps. Remarquez, le biscuit de mer est excellent, mais enfin quand même c'est un peu dur.

Les sanitaires

Maintenant il faut que je parle un peu du sanitaire du bord. Oh ! C'était pas brillant à l'époque, jugez-en. Oh ! Pour le Grand-mât, il avait tout ce qu'il fallait : le mousse du carré devait veiller à ce que le réservoir d'eau douce alimentant sa salle de bains soit toujours plein. Le remplissage s'effectuait par une ouverture étanche débouchant sur la dunette.

Mais pour l'état-major, les W-C - les marins disent la poulaine - étaient installés dans un petit cagibi d'environ un mètre carré situé à bâbord sur le côté du fronton de dunette. À l'intérieur, comme siège, une planche percée, la cuvette débouchant directement à la mer par un gros tube. À l'aller, le trou d'évacuation était au-dessus de l'eau, de sorte que souvent le vent s'engouffrait avec force ainsi que la flotte, par moments, qui venait vous rincer les fesses et la cuvette ! Au retour, le navire bas sur l'eau, l'évacuation à la mer était constamment dans l'eau. Les mouvements désordonnés du navire assuraient un va-et-vient suffisant de l'eau dans la canalisation pour effectuer la vidange.

Par mauvais temps, l'accès de la poulaine était très dangereux, car le pont était balayé par les lames. Il fallait alors bien calculer son coup pour entrer, ou sortir. Plusieurs fois il y eut des douches à la clé. Un jour, au cours d'une tempête carabinée, les paquets de mer venant frapper le fronton de dunette eurent facilement raison de l'ouverture de la porte de nos W-C, et le trône fut défoncé par l'eau. Aussi, avant que le charpentier ait pu remettre le tout en état, ce qui demanda plusieurs jours, nous fûmes très malheureux ; je n'en dirai pas plus.

Et les matelots, de quoi disposaient-ils ? Oh ! c'était très simple : sous le gaillard avant, dans les formes du navire, une rigole inclinée vers l'arrière, une planche de cinq à six mètres, une barre à la hauteur des yeux pour se cramponner, et le travail se faisait en famille ! Le mousse avait la responsabilité de jeter très fréquemment un seau d'eau, de mer bien sûr, pour activer l'évacuation.

L'eau douce

Et pour la toilette, comment cela se passait-il ? D'abord, pour la boisson, l'eau douce était à volonté, disponible dans le charnier sur le pont au pied du grand mât. Le charnier est un grand tonneau bien fixé au pont, avec fermeture hermétique. Mais pour la toilette, nous n'avions tous droit qu'à un demi seau d'eau douce, environ cinq à six litres, tous les dimanches, et l'eau de mer à discrétion. On comprend que par la force des choses il y avait de la négligence dans la toilette

Aussi la pluie était souvent accueillie avec joie, chacun rivalisant d'ingéniosité pour en recueillir le plus possible : des toiles tendues, les tauds des embarcations convenablement incurvés, formaient des cuvettes idéales, mais fallait faire vite pour l'utilisation car le roulis et le tangage combinés se chargeaient de faire le vide rapidement ! Et malheureusement les grands récipients disponibles faisaient défaut. Dans les beaux temps, à la faveur d'un orage, c'était une excellente occasion de faire peau neuve et un peu de lessive. Heureusement que nous étions loin des regards indiscrets.

Services rendus

Un des voiliers était devenu mon blanchisseur. On l'appelait le "père la chique", car il avait toujours une de ces chiques dans la bouche qui lui déformait la joue ! Quant au jus, fallait pas se trouver dessous ! Quel brave homme que ce "père la chique" ! Je ne me souviens pas avoir connu son vrai nom. Mais il était toujours gai. C'était un vieux cap-hornier qui avait vécu toutes sortes d'aventures, et avait toujours des histoires à raconter.

Moyennant un paiement en paquets de tabac, il se chargeait de l'entretien de mon linge, comme une femme. Fallait voir comment il s'acquittait avec soin de cette tâche, avec si peu d'eau. Il me rapportait mon linge bien plié, raccommoqué, on avait l'impression qu'il avait été repassé. Nombreux sont les petits services qu'il me rendit pour mes vêtements, et toujours pour du tabac. C'est alors que je compris l'importance des conseils de mes amis au moment de la distribution, au départ, du tabac.

Le dimanche

Le dimanche était jour de repos, sauf selon les nécessités des manœuvres pour la navigation bien sûr. C'était en principe le jour de la toilette selon les moyens du bord. Pour la plupart des membres de l'équipage, si le temps le permettait, nous en profitions pour revêtir nos habits de ville et nos chaussures afin de lutter le plus possible contre les effets de la moisissure.

Avec mes amis François et Maurice, nous nous réfugiions dans la cabine radio, dans la voilerie. Cette pièce se prêtait le mieux pour nous réunir, car il y avait un canapé et un fauteuil. Là on discutait, on jouait aux cartes, on faisait un peu de musique, Maurice avec son violon et moi mon harmonica, on chantait même. Bref, on se distrait le mieux possible. Et surtout, nous dégustions en cachette un petit supplément de pâtisserie, en vidant une bonne bouteille piquée en douce dans le stock réservé par François qui était très malin pour ça. Une fois vidée, cette bouteille était balancée à la mer par le hublot, après avoir mis à l'intérieur un papier portant l'origine, la date et la position du navire, puis convenablement bouchée, adieu ! Que sont-elles devenues ? Mystère.

Cette pâtisserie supplémentaire était fabriquée en cachette par notre cuisinier pour remercier François du bon accueil qu'il recevait à la cambuse. En effet, très très souvent il venait taper le cambusier sous le prétexte qu'il avait besoin d'un oignon, ou n'importe quoi pour sa cuisine. En réalité, dissimulée sous son tablier, il avait sa bouteille qu'il remportait pleine, en plus du quart de vin dégusté sur place. On comprend combien le cambusier devait se débrouiller pour satisfaire les mendiants. Le quart de vin était la meilleure récompense à bord. Quelle joie lorsque le commandant annonçait la double à la suite d'un effort quelconque de l'équipage.

La maistrance

Les locataires du *roof* central, logés autour de la cuisine, n'étaient pas malheureux avec le cuisinier. Il y avait le charpentier. Tout ce qui était en bois à travailler lui incombait. Il devait souvent réparer ou fabriquer des poulies, et je vous assure qu'il y en avait un sacré paquet à bord. En plus, c'est lui qui était chargé de sonder journallement le niveau de l'eau dans les cales et les caisses à eau douce. Il devait maintenir le niveau d'eau dans le charnier et assurer la distribution d'eau douce le dimanche à la pompe.

Le mécanicien s'occupait de tout ce qui était ferraille. Il avait un atelier autour des deux chaudières, équipé d'une forge, d'une enclume, et tout un outillage. Il était chargé de la bonne marche des deux chaudières et de tous les treuils, mais la vapeur n'était utilisée que dans les ports. A la mer, les chaudières étaient éteintes et ce sont les cabestans, ou treuils à bras, qui fonctionnaient avec l'utilisation des barres dites de cabestan.

Le lampiste ou magasinier avait fort à faire à entretenir toutes les lampes à pétrole du bord et les feux de navigation, car il n'y avait pas l'électricité. En plus, il était responsable de tout le stock de filins et de peinture. Et c'est lui qui était également chargé de tous les soins à donner aux animaux vivant à bord.

OURAGAN À L'ENTRÉE DANS LA MANCHE

Le 6 janvier, nous arrivions à notre centième jour de mer. À partir de là, le temps devint franchement mauvais. La mer était très agitée, mais nous faisons encore de la route, parcourant encore cent vingt milles par jour, ce qui était raisonnable. Nous nous réjouissons à l'idée d'arriver en principe dans une dizaine de jours à Dunkerque.

Le retour dans les mauvais temps fit ressurgir un sujet de discussion maintes fois abordé à table : le problème de l'évacuation du bord en cas de nécessité. Un coup d'œil sur la maquette montre la disposition des embarcations de sauvetage. Il y en avait quatre, fixées sur leur berceau sous les haubans des bas-mâts, seul endroit disponible à bord de ces grands voiliers. Une embarcation de huit mètres, prévue pour une douzaine de passagers, avec tout son armement : mâts, avirons, voiles, gouvernail, caisse à eau et vivres, ceintures de sauvetage, etc. Cela pèse environ deux tonnes.

Chaque embarcation était recouverte en permanence d'un taud de protection, c'est-à-dire une grosse toile qui était très utile par son incurvation pour recueillir de l'eau de pluie, une vraie cuvette ! Le second capitaine avait veillé à ce qu'il y ait constamment un peu d'eau dans le fond de chaque embarcation, pour empêcher que le bois ne se dessèche, afin de ne pas avoir de surprise en cas de mise à la mer. Pour mettre à l'eau une embarcation, il fallait d'abord l'amener sur le pont en la dégageant de son berceau au moyen de palans qu'il fallait mettre en place au moment voulu, car il n'y avait rien d'installé à demeure. Ensuite l'accrocher aux palans des deux portemanteaux, puis la hisser et la faire pivoter pour l'amener au-dessus de l'eau. Ensuite dérouler les palans. Par beau temps calme, ces manœuvres un peu longues sont délicates mais sans problème sérieux. Mais par contre, par mauvais temps, un gros pion aurait vite fait, à la faveur d'un coup de roulis, de balancer le matériel et les hommes à la mer sans ménagement.

À bord, seul le youyou fut utilisé sur la rade d'Iquique. Les autres embarcations ne bougèrent jamais de leur berceau. Oh ! Sur les navires modernes des règlements draconiens et une disposition intelligente des embarcations assurent un résultat incomparable. De plus, sur les paquebots faisant un long trajet, des répétitions d'évacuation sont effectuées au cours de la traversée. Chacun a sa place désignée, où il doit obligatoirement se rendre muni de sa ceinture de sauvetage dès que l'alerte est donnée. Eh bien, sur le *Wulfran*, il n'y a jamais eu d'exercice de sauvetage. On verrait ça au moment voulu, tout simplement. Mais revenons à notre périple, sur le point de s'achever.

Nous nous réjouissions, disais-je, à l'idée d'arriver à Dunkerque dans une dizaine de jours. Hélas ! Nous n'étions pas encore au bout de nos peines ! Nous allions vivre les plus terribles moments de notre voyage, et cependant nous avions été déjà bien gâtés !

Le 13 Janvier 1925, la veille d'"emmancher", le temps se gâta et vira rapidement à la tempête, qui dégénéra en ouragan épouvantable. Cela faillit tourner au drame. Terrible coup de tabac de Sud-Ouest qui manquait à notre collection. À la cape, sous les huniers fixes seulement, ceux-ci ne résistèrent pas longtemps à la puissance de l'ouragan. Ils furent arrachés, s'envolèrent les uns après les autres. Il y en avait trois. Et bientôt il ne restait plus dans la mâture que des lambeaux de toile qui claquaient comme des coups de canon. Seuls le petit foc à l'avant et le foc d'artimon à l'arrière restèrent miraculeusement en place. Toutes les autres voiles avaient été carguées à temps sur les vergues.

Pour corser le désastre, dans la nuit la vergue du perroquet fixe du grand mât arrière chassa de son vit-de-mulet, c'est-à-dire son axe de fixation et de rotation sur le mât, sous l'effet des secousses effroyables que le navire encaissait. N'étant plus maintenu que par les balancines, c'est-à-dire les cordages à chaque extrémité. Cette vergue de plus de deux tonnes venait heurter avec violence le grand mât, ébranlant dangereusement la mâture et tout le navire déjà bien éprouvé par la mer.

Les prélaris, ces grosses toiles goudronnées couvrant les panneaux, se déchirèrent petit à petit, malgré la présence des gros madriers qui les protégeaient. Le passavant, cette passerelle reliant la dunette au gaillard en passant par le toit des *roofs*, était en grande partie arrachée déjà, donc inutilisable. C'était alarmant. Le pont, sans arrêt balayé par les lames monstrueuses et fauché en tous sens par les écoutes d'acier et les chaînes cassées des huniers envolés, était impraticable. Toutes les manœuvres détachées des cabillots étaient entraînées par l'eau dans les sabords de décharge. Oh ! C'était lamentable !

Pourtant, au petit jour, une équipe de gabiers se dévoua. Au prix de mauvais coups ils bravèrent les dangers du pont pour parvenir à grimper dans la mâture et réussir à saisir la vergue folle contre le mât, au risque d'être écrasés par cette masse de ferraille. Ah ! Il faut avoir vu opérer ces braves pour juger de leur courage ! Rendons hommage à ces hardis marins de la vieille marine à voiles !

Cependant nos ennuis n'étaient pas terminés pour autant, car le vent ayant molli et tourné, nous nous trouvions abrités par la côte anglaise proche. Le vent était tombé, mais pas la mer. Le navire n'était plus soutenu par la pression du vent. Il tomba en travers de la lame. Ah ! Pauvre *Wulfran Puget* mangé par la mer !

Les avaries se multiplièrent, un vrai massacre commença. Le youyou fut arraché de son berceau et disparut. Le passavant, déjà bien éprouvé, reçut le coup de grâce. On put voir les épontilles de la grosseur du poignet, soutenant cette passerelle, tordues comme un vulgaire fil de fer, montrant la force incroyable de ces lames, de ces tonnes d'eau tombant sur le pont. Tout ce qui offrait une résistance était arraché ou tordu. Ma cabine et celle de mon ami François, situées dans le petit *roof* arrière, constamment noyées étaient inaccessibles. Nous avons trouvé refuge auprès de nos camarades mieux logés sur la dunette. Le carré des officiers, qui jouxtait nos cabines, souffrit particulièrement. Tous les meubles furent défoncés. Quant à la vaisselle !

Oh ! Je revois mon amis Maurice, le 2^e lieutenant qui m'hébergeait, me dire, les larmes dans les yeux : "Ah ! C'est terrible tout de même, TSF, d'arriver si près du but pour en finir ainsi !" Oh ! Car c'était réglé, nous étions fichus ! Le navire ingouvernable allait à la dérive vers les rochers de la côte d'Irlande. Le Capitaine fit mettre deux verrines rouges réglementaires en tête de mât, c'est-à-dire deux lanternes rouges signalant - à qui ? je me le demande - que l'on n'était plus maître de notre manœuvre. Les dégâts sur le pont se poursuivaient. Nous nous attendions au pire.

À un moment donné le Capitaine vint m'apporter un petit papier sur lequel était portée notre position - estimée, bien sûr - avec mission de me tenir prêt à envoyer un SOS. Oh ! Non

pour espérer un secours quelconque, l'état de la mer interdisant de mettre une embarcation à flot, mais pour signaler notre destin.



Dans la brume, nous aperçûmes un cargo, anglais semble-t-il, qui vint virer dangereusement très près de nous, mais qui, assez curieusement, resta sourd à tous nos appels de Scott, c'est-à-dire de signaux lumineux et de radio, bien prononcés cependant. Il était lui-même certainement en grande difficulté. Il reste pour nous une énigme. Nous étions réfugiés dans la voilerie, sous la dunette, près du poste de radio, calés dans les voiles étalées sur le sol, avec une partie des hommes, réduits à l'impuissance. Le reste de l'état-major était sur la dunette

à observer ce qui se passait, à l'abris - si on peut dire - du cagnard tribord (c'est-à-dire un petit bout de voile triangulaire tendu dans l'angle de la dunette, à hauteur d'homme).

Ah ! Ici, je me dois de parler de notre petit mousse de carré qui fit preuve de beaucoup de courage et d'adresse pour essayer de nous faire parvenir, avec plus ou moins de bonheur, en passant par l'entrepont - au milieu des sacs de nitrate - et la cambuse, ce que le cuisinier arrivait - Dieu sait comment ! - à préparer dans sa cuisine délabrée. Une bonne partie du temps, ce brave mousse était occupé à écoper l'eau infiltrée dans la voilerie, afin d'éviter que l'alternateur du groupe électrogène de l'émetteur de TSF ne soit noyé. Le fronton de dunette, où était située la porte de la voilerie, était constamment frappé par les paquets de mer. À chaque choc, sous l'effet de la pression, l'eau giclait par les interstices des joints de la porte. Une vraie passoire !

Vous vous doutez du moral de l'équipage : celui-ci était formé en grande partie de jeunes pour qui ce voyage au long cours était un baptême. Avec mes camarades lieutenants, nous en faisons partie. Soyons francs ! Au milieu de tous ces événements nous n'étions pas fiers, nous avons la trouille ! Le reste de l'équipage comptait, pour la plupart, de vieux cap-horniers chevronnés. On a pu voir cependant les pires mécréants du bord se signer fréquemment lorsqu'un coup de mer plus violent arrivait. D'autres au contraire, comme le brave "la chique", qui avaient vécu dans de précédents voyages des heures aussi dramatiques si ce n'est pires, se plaisaient à raconter leurs souvenirs en rigolant, ne doutant pas un instant qu'une fois de plus ils s'en sortiraient.

C'est heureusement ce qui arriva. La mer s'étant un peu calmée, cela permit, au prix de difficultés incroyables, de remettre un peu d'ordre dans la mâture et sur le pont. Les manœuvres courantes étaient drôlement emmêlées. Quel fouillis ! Péniblement de nouvelles voiles furent réenverguées, et une petite brise d'Est s'établit, nous permettant, en tirant des bords, de pouvoir "emmancher".

Remorquage

Quelques jours plus tard nous mouillions sur la côte anglaise, sur la rade de Dungeness, notre point de départ, où le remorqueur anglais *Lady Brassey*, alerté par radio, vint nous rejoindre pour nous remorquer à Dunkerque. Le 21 Janvier au matin nous entrons dans le port. Mais dans quel état ! Tout le long du voyage de retour les jeunes matelots avaient passé une grande partie de leur temps à potasser, à peindre, à piquer la rouille, etc., bref, à bichonner la baille. Hélas ! Quelques jours de mauvais temps avaient suffi à faire disparaître les efforts passés. Les taches, la rouille, les plaies couvraient le navire.

S'il avait dû faire un nouveau voyage, la remise en état aurait nécessité de nombreuses et importantes réparations. Mais atteint par la limite d'âge et surtout par la concurrence de la navigation à vapeur, le *Wulfran Puget* était condamné à disparaître.

Après trente ans de bons et loyaux services, une fois la cargaison déchargée, le *Wulfran* fut remorqué aux chantiers voisins pour y être démolé.

Désarmement

Tout l'équipage fut réuni au bureau de la Marine pour y effectuer les formalités de débarquement et recevoir chacun la somme lui revenant accompagnée du certificat délivré par le Capitaine.

... Voilà ! Mon odyssee est terminée. Je suis très heureux d'avoir eu le privilège de vivre le dernier voyage de l'un des rares survivants de ce passé prestigieux de la grande marine à voiles. Oh ! Certes la vie à bord n'a pas toujours été rose ! Mais j'ai vécu des événements inoubliables, hors du commun. J'ai été le témoin de choses incroyables, et j'ai passé des moments exaltants qui m'ont profondément marqué.

Au départ je n'étais encore qu'un adolescent sans expérience. Mais au débarquement j'étais devenu un homme.

3^{me} Série.
 N° **5.600** ANT. DOM. BORDES & FILS

Navire: Wulfran Puget de Dunkerque
 Armé à Dunkerque le 9 mai 1924


Je soussigné B. Riou capitaine du navire, certifie que
 le sieur (r) Pachot Georges inscrit à Rouen N°
 a fait sous mes ordres en qualité de Radiotélégraphiste
 un voyage de Ners du Sud d'une durée de 8 mois. $\frac{1}{2}$

Conduite Excellente
 Travail Excellent
 Santé Très bonne Vue Très bonne

Observations Les bons officiers T.S.F.
Se sont distingués et ont tout bien rendu.
Je leur recommande tout pour la rapporte

Fait à bord, à Dunkerque le 21 janvier 1925

LE CAPITAINE
B. Riou


Administration de l'inscription maritime
INSCRIPTION MARITIME
DUNKERQUE

(r) Nom et prénoms.

Fac-similé du certificat délivré le 21 janvier 1925 à Georges Pachot, le T.S.F. du bord, par son Capitaine, Benjamin Riou. Le navire, le quatre-mâts barque *Wulfran Puget* de la compagnie Bordes, est de retour du Chili chargé de nitrate, c'est son dernier voyage.



Georges Pachot dans son "mouroir" à Lescar en 2003, nous montrant la maquette du *Wulfran Puget* qu'il a faite et qu'on l'a autorisé à exposer. Au-dessus, la photo de l'état-major du voilier pour le retour du Chili prise par le Capitaine, Benjamin Riou, et le panneau portant le nom de sa table lors d'un congrès de l'AICH.

Quelques moments avec Georges

Georges Pachot est né à Paris en mars 1906. Sa mère était corsetière-giletière, et son père ouvrier boulanger. Son père est mort de silicose à force de respirer de la farine quand Georges avait 15 ans. Il était alors à l'école privée catholique, et très apprécié car il avait une très belle voix. « J'ai un bel organe », disait-il. Malheureusement il fallait payer son trousseau et, après la mort du père, c'était impossible pour sa mère. À 96 ans, il en gardait toujours un souvenir meurtri, car il avait cru que ces religieux pourraient l'aider plutôt que le jeter dehors.

Il a fait l'école des Postes. Il était passionné par la radio. Il aimait se promener sur le champ de Mars à Paris, non loin de la Tour Eiffel, car il y avait là un puissant émetteur radio.

Nous avons connu Georges, son épouse Denise et leur fille Irène en 1995. Nous sommes allés à Pau les rencontrer en décembre. Depuis cette date et jusqu'à sa mort à Lescar fin 2005, nous avons correspondu régulièrement.

En 2002, nous l'avons fait venir de Lescar à Lanloup, en Côtes d'Armor, pour la fête des Cap-Horniers que nous organisons à l'occasion de la sortie de notre livre publié au Chasse-Marée. Pour la fête, nous l'avons fait venir en avion de Pau à Paris, puis en voiture de Paris avec des amis. La veille de son départ, il nous avait téléphoné pour nous dire : « vous ne vous rendez pas compte dans quoi vous me projetez ! » Il avait peur. Mais finalement il est venu et nous a raconté, à tous, son voyage cap-hornier de 1924, sans micro, grâce à son « organe ». Au milieu de son récit, il a craqué, s'est assis, il venait de se rendre compte que tous ceux dont il parlait étaient morts. Il s'est vite repris et a continué à parler.

Ensuite nous avons fait une promenade à la mer (l'Anse Cochat et la stèle en hommage au réseau Shelburn), que, nous a-t-il dit, il voyait pour la dernière fois.



« J'ai la rate qui s'dilata ... etc. » ou d'autres chansons du même genre.

À la fermeture de Saint-Lys radio, le 16 janvier 1998, il nous a envoyé une coupure de presse où il était interviewé, l'article était intitulé « Et vogue la galène ! ».

Il est mort sans nous prévenir à la veille de ses 100 ans, fin 2005. Nous l'avons su en téléphonant à Lescar... comme nous le faisons souvent.

Nous étions amis... et nous, un peu ses enfants...



Georges disait « Lanloup, par Plouha », car il avait été radio sur un navire hôpital à Terre-Neuve, et il envoyait des messages des marins à cette adresse. Il avait aussi fait une campagne de la Grande Pêche qui s'était très mal terminée car le bateau était pourri dès le départ, et il était fier de dire qu'il devait toujours de l'argent à l'armateur, les trois mois d'avance car la pêche n'avait pu se faire !

À Lescar, où nous sommes allés le voir en 2003, il était très fier d'avoir obtenu une carte de l'Éducation Nationale, car il recevait régulièrement les enfants des écoles pour leur raconter des histoires merveilleuses et leur montrer sa maquette.

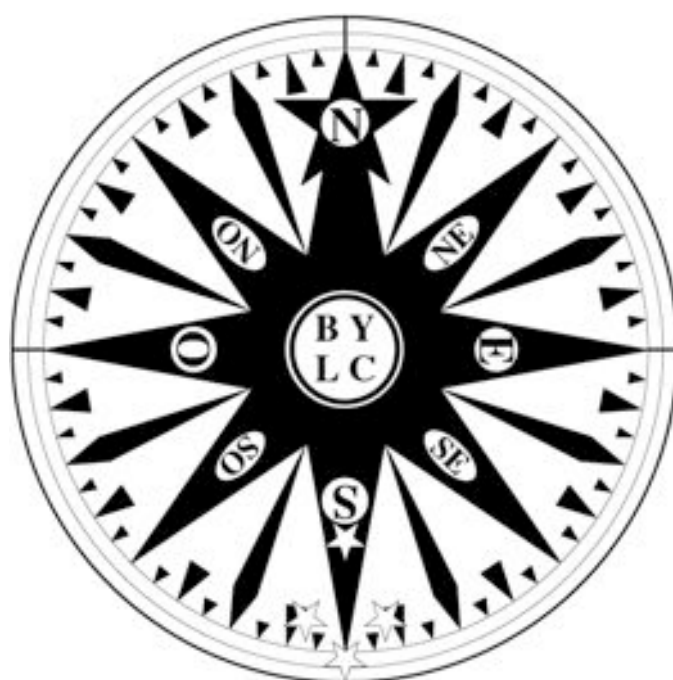
Quand il y avait des fêtes dans ce qu'il appelait son « mouiroir », il était très heureux de préparer des prestations toujours drôles, comme

CRÉDIT PHOTOGRAPHIQUE

	page
Le 4-mâts <i>Wulfran Puget</i> sortant des chantiers de La Seyne. Coll. G. Pachot	1 ^{ère} de couv.
Le port de Dunkerque comme l'a vu Georges Pachot. Coll. Musée port. Dunkerque	2
L'état-major du <i>Wulfran Puget</i> , photo Benjamin Riou, coll. Georges Pachot	3
La fermeture des panneaux est spécialement soignée. Photo Yves-Marie Bernard	6
Tableau des points quotidiens relevés par Georges Pachot	8
Routier du <i>Wulfran Puget</i> pour ce voyage, et détail du passage du cap Horn	9
Gabiers sur une vergue du voilier école <i>Richelieu</i> . Collection Henri Gautier	11
Une des hunes du 4-mâts <i>Richelieu</i> . Photo Armel Degoul	13
La rade foraine d'Iquique au Chili	14
Nettoyage de la coque tandis que le navire est lège. Photo Yves Marie Bernard	17
Et bientôt il ne restait plus dans la mâture que des lambeaux de toile. Coll. L. Lacroix	23
Fac-similé du certificat de navigation de Georges Pachot	25
Maquette du <i>Wulfran Puget</i> réalisée par Georges Pachot	25
Georges en conférence au Foyer Breton à Plouha, le 20 juillet 2002	26
Voir l'Anse Cochat et la stèle "au réseau Shelburn", le 21 juillet 2002	26

TABLE DES MATIÈRES

	page
Armement du <i>Wulfran Puget</i>	3
Départ du <i>Wulfran Puget</i> pour la "Grande Bordée"	4
Une histoire de cambuse	10
Dans la hune	10
L'homme du bossoir	9
Passage Est - Ouest du Cap Horn	12
Iquique	15
Nettoyage de la coque en rade d'Iquique	16
La mort du capitaine du <i>Montmorency</i>	17
Retour du <i>Wulfran Puget</i>	18
Passage Ouest - Est du Cap Horn	18
Ouragan en rentrant dans la Manche	21
Rade de Dungeness et Dunkerque	24
Quelques moments avec Georges	26



Brigitte et Yvonnick LE COAT
Édition 2005